

# RELAZIONE SULLA PERFORMANCE

**2023**





## PRESENTAZIONE

*La “Relazione sulla Performance”, prevista dall’art. 10, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 150/2009, costituisce lo strumento mediante il quale l’amministrazione illustra ai cittadini e a tutti gli altri stakeholder, interni ed esterni, i risultati ottenuti nel corso dell’anno precedente, concludendo in tal modo il ciclo della performance.*

*La Relazione si pone l’obiettivo di dare evidenza ai vari Stakeholder, siano essi istituzioni, operatori di settore, passeggeri o cittadini, delle scelte operate, delle attività svolte e dei servizi resi, sempre nel rispetto delle risorse a disposizione a tal fine utilizzate. Trattasi di uno strumento di accountability attraverso il quale rendicontare i risultati ottenuti nel periodo di riferimento.*

*All’interno della Relazione sono evidenziati, a consuntivo, i risultati organizzativi e individuali raggiunti rispetto ai singoli obiettivi programmati ed alle risorse.*

*Al fine di favorire una chiara e immediata comprensione del documento, esso è redatto in forma sintetica ed è ispirato ai principi di trasparenza, immediata intelligibilità, veridicità e verificabilità dei contenuti, partecipazione e coerenza interna ed esterna.*

*Onde evitare ridondanze e sovrabbondanza di informazioni, ove possibile sono stati riportati i link ai documenti pubblicati sul sito istituzionale, da consultare per approfondimenti.*

*La presente “Relazione sulla Performance”, conforme alle indicazioni contenute nelle Linee Guida n. 3/2018 emanate dal Dipartimento della Funzione pubblica, prende a riferimento il PIAO 2023-2024 e il Sistema di misurazione e valutazione della performance - edizione 7 rev. 1 - anno 2022.*

*Nella presente Relazione sulla performance 2023 l’Ente rendiconta la propria Performance organizzativa enucleando per ogni area strategica (Safety, Security, Equa competitività e Qualità dei Servizio, Tutela Ambientale, Trasversale, Gestionale e Sviluppo interno) i principali risultati raggiunti, in termini di Obiettivi Specifici e Obiettivi di Valore Pubblico dell’Ente.*

*Per favorire una più immediata leggibilità e fruibilità delle informazioni, laddove utile, è stato fatto uso di rappresentazioni grafiche e tabellari.*

*Apposita sezione è dedicata nella Relazione all’analisi dei dati relativi agli obiettivi assegnati al personale non dirigente (cap. 4.1).*

*Dal 2019 l’intero ciclo della performance individuale è stato informatizzato e dematerializzato, attraverso lo sviluppo di un applicativo che gestisce l’assegnazione, la pianificazione, il monitoraggio e la valutazione degli obiettivi di tutto il personale dell’Ente, dirigente e non dirigente.*

## INDICE

PRESENTAZIONE .....	2
1. Principali risultati raggiunti .....	4
Area strategica “SAFETY” .....	6
Area strategica “SAFETY” .....	7
Area Strategica “SECURITY” .....	9
Area strategica “EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI” .....	9
Area strategica “TUTELA AMBIENTALE” .....	11
2. Analisi di contesto e delle risorse.....	13
3. Performance organizzativa.....	21
3.1 Obiettivi di valore pubblico.....	21
3.2 Obiettivi specifici 2023-2025.....	27
3.3 Obiettivi organizzativi di struttura .....	31
Obiettivi Organizzativi di Struttura .....	36
3.4 Performance, trasparenza, qualità dei servizi.....	49
4. Performance individuale .....	50
4.1 Obiettivi non riportati nel Piano della Performance.....	50
Obiettivi individuali .....	50
4.2 Valutazione performance individuale e premialità.....	51
5 PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE .....	54

## 1. Principali risultati raggiunti

Nello svolgimento della propria missione istituzionale di regolazione e di controllo del settore aereo, l'ENAC è attore primario nei consessi nazionali, internazionali ed europei fornendo un elevato contributo all'efficienza, alla sicurezza e alla sostenibilità del trasporto aereo globale.

La nascita dell'ENAC ha costituito semplificazione ma anche cambio di prospettiva, perché alla vigilanza e al controllo delle attività aeronautiche si è aggiunta una nuova attenzione verso il cittadino passeggero.

Una politica rinnovata e diversa, con un netto cambio di marcia rispetto al passato e che anno dopo anno ha guidato l'aviazione civile verso la "riconciliazione con l'ambiente", con la riduzione delle emissioni, le liberalizzazioni, il rispetto del passeggero e anche dell'interesse pubblico e ora guarda alla Mobilità Aerea Avanzata, all'uso dei droni e progetta il Criptaliae Spaceport a Grottaglie, in Puglia, prima realizzazione europea di eccellenza nella New Space Economy.

Le nuove sfide portano l'ENAC a voler presidiare il comparto aerospaziale che va dall'ultraleggero ai voli suborbitali, passando per i collegamenti con i droni. Un progetto in grado di migliorare la qualità della vita delle persone e sviluppare business in un settore che genera lavoro di alta qualità.

In questi anni l'ENAC è cresciuto e ha raggiunto importanti riconoscimenti internazionali che hanno portato l'Italia e l'Ente a ricoprire ruoli di prestigio sia all'ICAO (International Civil Aviation Organization, organizzazione dell'ONU che riunisce 193 Paesi membri), sia in Europa, all'ECAC (European Civil Aviation Conference, organismo paneuropeo di cui fanno parte 44 Paesi membri - i 27 comunitari più 17 non comunitari).

Al contempo sono cresciute le sfide che attendono l'aviazione civile del presente e del futuro, sempre nella massima tutela della sicurezza del volo, dei diritti del passeggero e del rispetto per l'ambiente.

I rappresentanti di ENAC nei diversi gruppi di lavoro italiani, europei ed internazionali, operano su diverse iniziative di regolamentazione e di standardizzazione nel quadro di un complesso apparato normativo, caratterizzato oltre che da norme di carattere nazionale, da quelle dell'ICAO, dell'ECAC, dai regolamenti e direttive dell'Unione europea e da normativa dell'EASA e di Eurocontrol.

### **Dati di traffico**

Con oltre 197 milioni di passeggeri, il 20% in più del 2022, sono stati superati i dati di traffico rispetto al periodo pre-Covid con +2% 2023 vs 2019 ed è stato recuperato il divario registrato nei tre anni precedenti. Questo il dato più rilevante dell'analisi fatta dall'ENAC sul traffico aeroportuale del 2023 e pubblicata sul proprio sito.

A seguire gli elementi principali del documento "[Dati di Traffico 2023](#)".

#### PASSEGGERI

Nell'anno 2023 sono stati 197.128.729 i passeggeri che hanno usufruito dei servizi trasporto aereo commerciale transitati negli aeroporti italiani da rotte nazionali e internazionali, segnando un incremento del +20% rispetto al 2022. L'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri con circa 40,3 milioni e una quota del 20,4%.

#### TRAFFICO NAZIONALE / INTERNAZIONALE PASSEGGERI

Il traffico nazionale, con i suoi 68,6 milioni di passeggeri (pari al 35% del traffico passeggeri complessivo), ha registrato un incremento del +6% rispetto al 2022. Come primo aeroporto per volumi di traffico si conferma ancora Roma Fiumicino con una quota del 13%, pari a circa 9 milioni passeggeri. Il traffico internazionale, con 128,5 milioni di passeggeri (pari al 65% del traffico passeggeri complessivo), è cresciuto del +28% rispetto all'anno precedente. L'aerea geografica con cui si osserva il maggior traffico è l'Unione Europea, la Spagna è il primo Paese, ha una quota del 14% (pari a 18mln di passeggeri) e Roma Fiumicino – Madrid Barajas quale rotta principale.

## VETTORI TRADIZIONALI E LOW COST

La composizione del traffico per tipologia di vettore mostra come i voli low-cost abbiano trasportato il 56% del totale passeggeri, pari a 110,2 mln, sebbene risulti una flessione del -10% rispetto al 2022. Il traffico su vettori tradizionali si è, invece, attestato al 44%, pari a 86,8 milioni di passeggeri, con un incremento del +10% rispetto all'anno precedente.

## CARGO

Il settore cargo (merci e posta) nel 2023 ha registrato oltre 1 milione di tonnellate movimentate, sebbene si evidenzia una modesta flessione del -1% rispetto al 2022. Confrontando le statistiche con l'andamento del mercato del trasporto aereo pre-pandemia i volumi di traffico risultano pressoché invariati, con una flessione di circa 700 tonnellate (-0,07%).

## TRAFFICO NAZIONALE / INTERNAZIONALE CARGO

Il traffico nazionale con circa 88mila tonnellate (pari all'8% del traffico cargo complessivo) ha registrato una flessione del -13% rispetto al 2022. Come primo aeroporto per volumi di traffico si conferma ancora Milano Malpensa con una quota del 32%, pari a circa 28mila tonnellate.

Il traffico cargo internazionale (UE e Extra-UE) rappresenta la prima componente di traffico, con 974mila tonnellate (pari al 92% del traffico cargo complessivo) e volumi di traffico pressoché invariati rispetto al 2022 (-0,01%). L'aerea geografica con la quale si osserva il maggior traffico è l'Extra-UE (59%), mentre il primo Paese per volumi è la Germania, con una quota del 19% (pari a 182mila di tonnellate) e Milano Malpensa – Leipzig-Halle quale rotta principale

Nei grafici seguenti (fonte: ENAC – Dati di traffico 2023) sono illustrati i dati di traffico relativi a passeggeri, movimenti e cargo.



Di seguito si descrivono sinteticamente i risultati più rilevanti raggiunti dall'ENAC su tematiche di carattere generale collegate alle aree strategiche e ai relativi agli obiettivi specifici dell'Ente con particolare riferimento ad aspetti di maggiore interesse per gli Stakeholder di riferimento, nella prospettiva della creazione di valore pubblico.

Per approfondimenti sulle tematiche evidenziate, si rimanda alle informazioni pubblicate sul sito istituzionale ([www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)), suddivise per area, e ai documenti presenti nella relativa sezione "Pubblicazioni".

## Area strategica “SAFETY”

*Obiettivo di valore pubblico SA.VP.1: Implementare tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo e all'infrastruttura aeroportuale*  
*Obiettivo specifico SA.VP1.P.02: Definizione di un quadro regolatorio e realizzazione infrastrutturale per le operazioni commerciali suborbitali*

*Obiettivo specifico SA.VP.1.P.08: Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in coerenza al Piano strategico Nazionale AAM*

La **New Space Economy** promuove lo sviluppo sostenibile del volo commerciale suborbitale: spazio e aerospazio sono due settori fondamentali e strategici per l'interesse del Paese con ricadute positive sull'intera economia.

Il trasporto commerciale suborbitale, si sostanzia in una particolare tipologia di trasporto di persone e cose, effettuato mediante speciali veicoli in grado di raggiungere quote di volo, al di sopra delle quote usualmente utilizzate dall'aviazione tradizionale, entro la “fascia suborbitale” ovvero senza la capacità di entrare in orbita. Sulla base del combinato disposto dell'articolo 2 del D. Lgs 250/1997, dell'articolo 687 e dell'art. 743 del Codice della Navigazione, l'ENAC svolge il ruolo di unica Autorità preposta alla regolazione tecnica, alla certificazione, alla vigilanza e al controllo nel settore del trasporto aereo e titolare delle funzioni di organizzazione e di gestione dello spazio aereo nazionale, incluso lo spazio aereo superiore.

Riconoscendone la competenza, l'Atto di indirizzo del MIT n. 354 del 10 luglio 2017 (Atto di indirizzo concernente lo sviluppo 5/5 sostenibile del settore dei voli commerciali suborbitali) ha chiesto quindi all'ENAC di sviluppare il quadro regolatorio nazionale per gli spazioporti ed il volo suborbitale considerando che le operazioni di volo suborbitale - segnatamente quelle a decollo e atterraggio orizzontali - sono effettuate attraversando lo spazio aereo, incluso lo spazio aereo superiore, con mezzi che possono essere considerati aeromobili ai sensi del Codice della Navigazione, e possono essere quindi ricomprese nel trasporto aereo e aerospaziale avanzato regolato con normativa speciale.

Attraverso la pubblicazione del Regolamento SASO e della nuova Edizione 3 del coordinato Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Spazioporti, sulla falsariga di quanto già avviene a livello internazionale, ad esempio negli USA, in UK e in Norvegia, l'ENAC rafforza il proprio riconoscimento, anche legislativamente, quale Autorità di regolazione per gli spazioporti, il volo suborbitale, l'accesso allo spazio e il rientro dall'orbita, anche in considerazione dell'attività regolatoria già fatta.

La **Mobilità Aerea Innovativa (IAM)** costituisce una grande sfida e un'opportunità per il settore delle nuove tecnologie e delle nuove forme di mobilità sostenibili per la società del futuro, anche nel nostro Paese.

La mobilità assume un ruolo determinante per l'inclusione sociale e il benessere della società civile, politica e dello Stato.

La sfida dell'Ente è quindi quella di mettere in atto strategie aperte all'innovazione volte a creare un ecosistema nazionale accessibile, affidabile, efficiente e sicuro che disegni una mobilità a minimo impatto ambientale e territoriale coniugando la prospettiva dell'interesse pubblico con quella dell'interesse particolare, di impresa ed individui.

Trasformare in modo sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti è indispensabile anche per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra previsti dall'Unione europea e consegnare alle nuove generazioni un paese più moderno.

Particolari tecnologie emergenti come l'elettrificazione, la digitalizzazione, l'intelligenza artificiale, i droni e il 5G, stanno modificando radicalmente anche il mondo dell'aviazione, rendendo possibili nuovi paradigmi aeronautici e modalità di spostamento di merci e persone in ambito urbano ed extraurbano.

Le nuove forme di trasporto e servizi, raggruppate sotto l'appellativo di Mobilità Aerea Innovativa (Innovative Air Mobility – IAM), sfruttano a pieno la terza dimensione e la digitalizzazione e sono rese possibili grazie allo sviluppo di una serie di mezzi innovativi, sicuri, silenziosi, sostenibili e competitivi dal punto di vista economico, più adatti ad operare in aree popolate, urbane (Urban Air Mobility-UAM) e ad essere integrati, in un'ottica multimodale per migliorare l'accessibilità dei territori e accrescere la loro attrattività.

Nella Mobilità Aerea Innovativa si raggruppa l'insieme di servizi, in un'ottica intermodale, con nuovi mezzi tipicamente a propulsione elettrica, prevalentemente a decollo e atterraggio verticale (eVTOL – electrical vertical takeoff and landing), con o senza pilota a bordo (UAS – Unmanned Aerial System, inclusi i cosiddetti droni) o autonomi – unitamente alle relative infrastrutture – in grado di migliorare l'accessibilità e la mobilità

delle città, delle aree metropolitane e dei territori, la qualità dell'ambiente, della vita e la sicurezza dei cittadini, sfruttando la terza dimensione.

L'IAM sta sempre più catturando l'interesse delle amministrazioni locali sulla mobilità urbana dei beni e delle persone, sul suo potenziale indotto e sulle nuove tipologie e servizi per integrare e migliorare quelli esistenti in un'ottica di intermodalità.

Come tale l'ENAC nel secondo semestre 2021, in risposta all'esigenza degli stakeholder coinvolti di una pianificazione coerente con le scelte strategiche di medio e lungo periodo e con gli indirizzi europei, ha elaborato e pubblicato il [Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Aerea Avanzata \(AAM\) 2021-2030](#) dove sono esplicitati la visione nazionale, gli obiettivi strategici, la roadmap tecnologico-regolamentare e il relativo business plan, unitamente alla proposta modello di governance.

Tale Strategia è stata il frutto e il punto di arrivo di una iniziativa portata avanti con caparbiazza negli ultimi anni ed è costruita intorno a quattro applicazioni innovative target: trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano (air-taxi), trasporto di merci generiche e materiale biomedicale (medical & goods delivery), ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture (inspection and mapping) e supporto all'agricoltura (agricultural support).

L'implementazione di queste prime applicazioni servirà a colmare i gap tecnologici, regolatori, infrastrutturali etc. necessari per consentire lo sviluppo dell'ecosistema, prevedendo risultati nel breve, medio e lungo periodo.

Il Piano strategico nazionale sullo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata 2021-2030, è suddiviso in tre fasi di attuazione caratterizzate da attività a complessità crescente, denominate "wave", ovvero ondate, nei periodi 2021-2023, 2024-2026 e 2027-2030.

Le tre ondate si riferiscono alle attività individuate dalla roadmap, prevedono l'iterazione delle attività basandosi sulle innovazioni e le esperienze maturate nell'ondata precedente.

L'anno 2022 è stato determinante per lo sviluppo e la diffusione nazionale ed europea dell'iniziativa ed ha visto l'Ente impegnato su vari fronti.

In particolare il piano AAM è stato presentato sia all'Agenzia dell'Unione per la Sicurezza Aerea (EASA) sia alla Commissione Europea nell'ambito delle interviste alle Autorità delle Aviazioni Civili degli Stati membri per la definizione di una strategia europea. Ampio è stato il consenso registrato dimostrando che la visione olistica nazionale è ad oggi tra le più mature a livello internazionale e considerata un modello da esportare per la creazione dei nuovi ecosistemi di mobilità innovativa.

In breve sono riportati di seguito gli obiettivi strategici identificati nel Piano:

1. Disegno e realizzazione di una riforma nazionale di sistema per l'AAM che integri sia gli aspetti aeronautici sia quelli urbanistici e territoriali, in accordo alle politiche europee, e includa la digitalizzazione dei servizi di mobilità;
2. Accelerazione degli investimenti anche tramite modelli semplificati di Partenariato Pubblico-Privato (PPP);
3. Superamento dei gap tecnologici e normativi in accordo alla road map

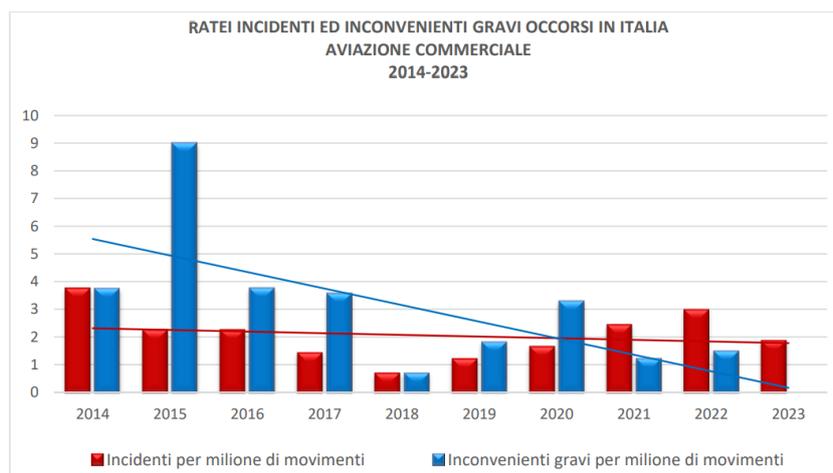
Ciò in piena coerenza con la strategia europea sulla mobilità, "Sustainable and Smart Mobility Strategy" e, a livello nazionale, con quella del Governo in materia di sviluppo tecnologico, digitale e di sostenibilità ambientale ripresa all'interno del PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

### **Area strategica "SAFETY"**

*Obiettivo di valore pubblico SA.VP.2: Garantire lo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato*

*Obiettivo specifico P.01: Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nello State Plan for Aviation Safety (SPAS), in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)*

In piena continuità con gli ultimi anni, il **livello di sicurezza del trasporto aereo** è rimasto elevato, confermandosi quale modalità più sicura di trasporto.



Fonte "Rapporto informativo ANSV anno 2023"

Il Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile (**State Safety Programme – Italy** o SSP-Italy) è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dello Stato ed è finalizzato al raggiungimento di un sempre più elevato livello di Safety Performance attraverso un processo di continuo miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della Safety.

Le Safety Performance dello Stato vengono misurate attraverso appositi indicatori (definiti Safety Performance Indicators o SPI), che sono stati descritti dall'ENAC in un apposito documento, disponibile nel sito istituzionale dell'ente, e che vengono misurati annualmente rispetto a dei livelli minimi di prestazione di Safety, definiti Safety Performance Targets o SPT.

L'ENAC pubblica annualmente, sotto forma di "**Safety Report**", il risultato dell'analisi dei dati di safety raccolti, con particolare riguardo all'andamento dei Safety Performance Indicators, che misurano il livello di Safety Performance raggiunto dall'aviazione civile italiana.

A partire dal 2021 il Safety Report dell'ENAC viene reso disponibile on line sotto forma di portale web (**Safety Portal**). Questa scelta permette una più agevole consultazione del documento, che può essere visualizzato anche su device portatili (tablet, cellulari), e ne consente un suo continuo aggiornamento. Il Safety Report può essere infatti arricchito ogniqualvolta siano disponibili nuove analisi utili ai fini di un miglioramento dei livelli di Safety Performance.

In questo quadro lo State Plan for Aviation Safety (SPAS) è il piano delle azioni di safety che l'ENAC mette in atto, nell'ambito dell'SSP e descrive le azioni dell'Ente in materia di safety, così da orientare le attività di regolazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale verso obiettivi coordinati e condivisi. In particolare, nello SPAS sono comprese sia le safety actions che l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) attribuisce agli Stati membri EASA, sia le safety actions individuate a livello nazionale dall'ENAC sulla base delle evidenze raccolte durante la propria attività di certificazione, sorveglianza e controllo.

A tale riguardo è opportuno segnalare che, a livello nazionale, un particolare rilievo è assunto dalle cosiddette tematiche emergenti che incidono sullo sviluppo dell'aviazione civile in Italia quali, ad esempio, quelle relative ai velivoli a pilotaggio remoto, al controllo in remoto del traffico aeroportuale o ai voli suborbitali.

Con la pubblicazione dello [SPAS 2022-2026](#), l'ENAC si è posto i seguenti obiettivi:

- attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme – Italy;
- soddisfare il requisito dell'art. 8 del regolamento (EU) 2018/1139;
- mettere in atto le safety actions attribuite agli stati membri da parte di EASA attraverso l'EPAS;
- mettere in atto le safety actions individuate a livello nazionale sulla base dei safety data raccolti;
- realizzare le azioni di mitigazione dei safety risk identificati a livello europeo e nazionale.

Lo SPAS è quindi un documento che evolve sulla base delle indicazioni che pervengono dall'EASA, per il tramite dell'aggiornamento periodico dell'EPAS, e dall'analisi che viene condotta sui dati e sulle informazioni raccolte a livello nazionale.

## Area Strategica “SECURITY”

*Obiettivo specifico P.03: Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture e dei servizi resi in ambito aeroportuale, in linea con i programmi e gli standard europei*

*Obiettivo specifico P.07: Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo*

Con riferimento alla **attività ispettiva di security in ambito aeroportuale**, conclusa la fase di sperimentazione, sono stati implementati i modelli che consentono di programmare tale attività in maniera più efficiente ed efficace attraverso l'utilizzo di un software basato sulla metodologia di Risk Based Oversight (RBO).

Nell'anno 2023, in attuazione del previsto target strategico dell'Ente inerente alla rimodulazione della programmazione dell'attività ispettiva secondo i principi della RBO, l'obiettivo assegnato ha riguardato la revisione del parametro di performance, che è avvenuta attraverso le fasi/attività di seguito descritte:

1. valutazione di tutti i parametri di performance in relazione all'applicabilità degli stessi al gestore aeroportuale;
2. ridefinizione delle percentuali di performance delle maschere;
3. ridefinizione della valenza temporale del ciclo applicativo delle stesse;
4. ridefinizione dei parametri relativi ai casi di reiterazione dei rilievi;
5. ridefinizione delle percentuali di chiusura dei rilievi con inserimento di nuove voci.

In tema di **cybersecurity**, l'ENAC nel 2023 ha ospitato il seminario “Intelligenza artificiale e cybersecurity come nuove sfide dell'aviazione: il ruolo della formazione” organizzato da European Association of Aviation Training and Education Organizations – EATEO, organizzazione europea che si occupa di formazione aeronautica a favore di tutte le componenti del sistema aviazione, tra cui regolatori, compagnie aeree, aeroporti, fornitori di servizi di navigazione aerea, associazioni di categoria, università, centri di ricerca.

Il seminario, organizzato in collaborazione con Flight Safety Foundation- Mediterranean FSF-MED, altra organizzazione che opera nel settore della formazione aeronautica, ha visto la partecipazione di oltre 80 delegati provenienti da Enti e operatori del settore nazionali e internazionali. Obiettivo dell'incontro è richiamare l'attenzione e confrontarsi sui temi della sicurezza cibernetica e dell'intelligenza artificiale, per aumentare da una parte la conoscenza e la consapevolezza della minaccia che deriva dalla criminalità informatica in ambito aeronautico, dall'altra le opportunità e le sfide rappresentate dalle innovative interazioni tra uomo e macchina.

## Area strategica “EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI”

*Obiettivo di Valore Pubblico EQ.VP.3: Migliorare la qualità dei servizi aeroportuali e garantire la tutela dei diritti del passeggero*

*Obiettivo specifico EQ.VP.3.P.04: Definizione di un sistema di regole atto a tutelare l'equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero*

*Obiettivo specifico EQ.VP.3.P.05: rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero*

In questa area strategica sono presenti sia aspetti relativi alla pianificazione, realizzazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali degli aeroporti nazionali, in linea con le indicazioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti - il c.d. PNA elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il supporto specialistico dell'ENAC - sia aspetti relativi al Piano nazionale per il Cargo aereo, a quelli relativi alla tutela della navigazione aerea e alla tutela del territorio.

Oltre a questi elementi, la regolazione economica concerne l'attività legata alle compagnie aeree, agli accordi per lo sviluppo dei diritti di traffico con Paesi extra UE al fine di garantire la connettività del Paese, la tutela del diritto alla mobilità, le gestioni aeroportuali e i contratti di programma.

Infine, l'area strategica comprende la qualità dei servizi aeroportuali e la tutela dei diritti del passeggero.

### **Il Piano Nazionale degli Aeroporti - PNA**

Nel 2020 si è avviato il processo di revisione e aggiornamento del Piano Nazionale degli Aeroporti allegato al DPR 201/2015 che ENAC sta seguendo su mandato del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT.

Nel 2021, previa gara aperta sopra soglia comunitaria, è stato selezionato il soggetto che sta affiancando ENAC nel processo di revisione e aggiornamento.

Nel corso del 2022 è stata curata la definizione del testo della proposta di Piano e contemporaneamente è stata seguita l'attivazione e la conduzione della prima fase della Valutazione Ambientale Strategica – VAS (fase di scoping con i Soggetti Competenti in materia Ambientale - SCA) presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica -MASE, necessaria per la definizione dello scenario sostenibile della rete di trasporto aereo nazionale al 2035. Inoltre è stato avviato un lavoro di confronto che coinvolgerà tutti gli stakeholder interessati dalla revisione del Piano Nazionale.

La definizione delle varie bozze intermedie previste da contratto, la VAS e i momenti di confronto con gli stakeholder sono propedeutici alla definizione della versione definitiva della proposta di Piano, in modo da avviare poi il confronto con il MIT per il prosieguo della procedura di approvazione.

In particolare, nel mese di ottobre è stata pubblicata una versione preliminare della proposta di Piano sul sito del MIT (conclusasi in data 22/11/22) che ha prodotto la presentazione di 269 osservazioni da parte di 52 soggetti appartenenti in vario modo al settore dell'aviazione civile (pubbliche amministrazioni, società di gestione aeroportuali, altri operatori del settore, associazioni e privati).

Le osservazioni pervenute sono state valutate da ENAC e gli esiti di questa analisi, condivisi con il Ministro sono raccolti in un documento che costituirà la base per la versione finale della Proposta di Piano nelle fasi successive del suo processo approvativo.

Nei primi mesi del 2023, con la piena operatività del nuovo ed attuale Governo, si è reso necessario avviare un ulteriore approfondimento su una selezione di temi oggetto di confronto tra il Ministero MIT e i vertici dell'ENAC.

In particolare, il Ministero ha inteso approfondire le osservazioni pervenute nella fase di consultazione pubblica sulla bozza di piano avviata nell'ottobre 2022; inoltre, il MIT ha chiesto di avviare un ciclo di tavoli tecnici con le parti sociali sui contenuti della proposta di Piano.

Su un binario parallelo, l'ENAC ha gestito l'approfondimento delle parti della proposta di Piano oggetto di osservazione degli Stakeholder, provvedendo a revisionare i testi per le parti ove è risultata ammissibile la proposta di modifica.

L'attività di confronto voluta dal Ministero ha modificato la tempistica di approvazione del PNA.

### **Diritti dei passeggeri**

La tutela del passeggero e della qualità dei servizi ha un ruolo centrale; l'ENAC in qualità di Organismo responsabile della tutela dei diritti dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo, attraverso il reclamo del passeggero attiva le verifiche per l'accertamento di possibili violazioni ai soli fini sanzionatori dei soggetti inadempienti, contribuendo al monitoraggio della qualità dei servizi offerti all'utenza. L'attività dell'ENAC non è infatti finalizzata a soddisfare le richieste risarcitorie del passeggero, né a fornire assistenza legale o servizi di consulenza.

Attraverso le informazioni raccolte, l'ENAC individua il volume di reclami/segnalazioni, suddividendoli per categorie, ed effettua un'analisi oggettiva dell'andamento di vettori e gestori nei confronti dei quali l'Ente propone azioni migliorative o eroga eventuali sanzioni pecuniarie, nei casi previsti.

Nel corso dell'anno sono stati ottimizzati e rafforzati i controlli sulla qualità dei servizi aeroportuali e sul rispetto dei diritti dei passeggeri.

È stata attivata una **chatbot**, assistente virtuale che fornisce le necessarie informazioni ai passeggeri e guidandoli nella corretta modalità di compilazione dei reclami.

In tema di **Passeggeri a Mobilità Ridotta – PRM**, l'ENAC, la IATA (International Air Transport Association), ITA Airways, Air Dolomiti e Neos nel 2022 hanno realizzato un network (*One Click Away*) per semplificare e rendere pienamente accessibili i sistemi di prenotazione dell'assistenza in aeroporto e a bordo degli aeromobili e le informazioni utili per le persone con disabilità e a ridotta mobilità.

Le compagnie aeree aderenti hanno creato, sui loro siti web, percorsi immediati e intuitivi espressamente dedicati all'assistenza dei passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità per permettere un accesso diretto e univoco, alle informazioni sull'organizzazione del viaggio aereo e relative ai propri diritti.

Con un solo click dalla home page dei tre siti web dei vettori che hanno aderito all'iniziativa, si avvia un percorso fatto di contenuti uniformi e chiari, caratterizzati dallo stesso layout e dallo stesso ordine dei temi trattati. Le icone, le immagini e i testi sono stati condivisi e approvati dalle associazioni di categoria ANGLAT / FAND per la versione italiana e Open Doors Organization per quella inglese, per operare nel rispetto della sensibilità e delle esigenze di ognuno.

L'ENAC ha implementato l'APP "ENAC PRM", **applicazione multimediale gratuita** che fornisce informazioni pratiche sull'utilizzo del mezzo aereo da parte dei passeggeri con disabilità, a mobilità ridotta o anziani (PRM). Il progetto si affianca a numerose altre iniziative realizzate dall'ENAC, a supporto delle normative comunitarie che hanno stabilito regole comuni in tutti gli aeroporti dell'Unione europea, per garantire ai passeggeri PRM nel trasporto aereo una corretta informazione sulle procedure per richiedere l'assistenza speciale, senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi.

**ENAC PRM** rappresenta dunque una guida multimediale e fornisce informazioni su:

- Cos'è l'assistenza speciale e a chi è rivolta;
- Chi sono i passeggeri a mobilità ridotta (PRM);
- A chi e quando si deve richiedere l'assistenza;
- Chi fornisce l'assistenza in aeroporto e in volo;
- Cosa accade se l'assistenza non è stata richiesta;
- Cosa fare in caso di assistenza negata o non adeguata.

Realizzata in quattro lingue: italiano, inglese, francese e spagnolo, ENAC PRM è disponibile sulle piattaforme Apple e Android.

### **Area strategica "TUTELA AMBIENTALE"**

Obiettivo di Valore Pubblico TA.VP.4: Sviluppo sostenibile del trasporto aereo

Obiettivo specifico P.10: Sviluppo sostenibile del trasporto aereo

In tema di protezione ambientale, l'ENAC è attore nei consessi nazionali e internazionali.

Il settore aereo viaggia velocemente verso l'innovazione tecnologica che porta all'integrazione intermodale sostenibile, incide positivamente sull'impronta ecologica degli scali e si inserisce nella policy della decarbonizzazione del trasporto aereo.

Per l'ENAC la tutela ambientale è il motore alla base dello sviluppo del comparto, attraverso l'impiego delle più avanzate metodologie di analisi e di miglioramento dell'efficienza energetica.

Il futuro va ancora oltre e include nuovi concetti di mobilità che ci porteranno a rivoluzionare il trasporto aereo. Gli obiettivi dell'ENAC sono chiari e ambiziosi:

- costruire un futuro sostenibile e migliorare la qualità della vita con l'uso di droni;
- potenziare la mobilità smart con mezzi aerei elettrici e infrastrutture innovative;
- creare un ecosistema che guidi la nazione verso la 'terza dimensione', quella aerea.

### **Stakeholder engagement in materia di Sustainable Aviation Fuels (SAF)**

L'ENAC ha elaborato un programma di lavoro per coinvolgere nell'arco del 2023 gli Stakeholder aderenti all'Osservatorio Nazionale sui SAF, lanciato dall'ENAC già nel 2021, al fine di produrre una SAF roadmap, ossia un piano di implementazione per le SAF policy ritenute più opportune dai portatori di interesse operanti in Italia.

Tale piano di lavoro è stato articolato in 2 fasi, la seconda delle quali svolta in collaborazione con l'Università degli Studi Roma Tre, e in ognuna di esse è stata condotta una campagna di raccolta dati attraverso questionari opportunamente formulati per lo scopo.

Alle due campagne di survey hanno partecipato circa 50 soggetti tra operatori aerei, gestori aeroportuali, soggetti della filiera dei carburanti (produttori, distributori e handlers), costruttori di velivoli e sottosistemi, università e enti di ricerca, nonché le associazioni di categoria.

La prima fase ha avuto avvio nel mese di gennaio, a seguito del 5° Tavolo Tecnico dell'Osservatorio Nazionale sui SAF, e si è conclusa nel mese di luglio con il 6° Tavolo Tecnico e la redazione del documento di sintesi intitolato "[Verso una Roadmap per i Sustainable Aviation Fuels in Italia](#)", reso disponibile al pubblico – in italiano e in inglese – tramite il sito dell'Ente a partire dal mese di novembre e distribuito alle delegazioni di vari Paesi Membri ICAO durante la CAAF/3.

Nella seconda fase, le policy selezionate sono state oggetto di un'ulteriore indagine per definire le priorità e dunque estrapolare un possibile piano di implementazione.

Questo è stato calibrato su un arco temporale di tre anni, al fine di poterne osservare gli effetti a regime entro il 2030, anno in cui le quote minime di SAF imposte dal Regolamento "RefuelEU Aviation" ai fornitori

di carburanti saranno presumibilmente tali da richiedere meccanismi di incentivazione del settore a livello nazionale.

Nel documento intitolato “Verso una Roadmap per i Sustainable Aviation Fuels in Italia” l’intera attività svolta nelle suddette due fasi è stata descritta in dettaglio, corredandola con i dati raccolti presso gli stakeholders e con un’introduzione sullo scenario internazionale e il quadro regolatorio inerente ai SAF.

Tale documento rappresenta un primo punto di arrivo nell’azione di ENAC finalizzata a supportare il decisore politico, rappresentato principalmente dal Ministero dei Trasporti ma anche da quello dell’Ambiente e quello degli Esteri, attraverso strumenti efficaci e opportune indicazioni per la definizione di una strategia per la crescita del mercato dei SAF in Italia.

Temi quali la SAF roadmap e il Regolamento “RefuelEU Aviation”, per la cui implementazione l’ENAC è stato indicato quale autorità competente per l’Italia, sono stati alla base del 7° Tavolo Tecnico dell’Osservatorio, tenutosi il giorno 11 gennaio 2024 con la partecipazione di circa 100 rappresentanti delle suddette categorie di stakeholders e dei partner istituzionali.

### **Action Plan italiano per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>**

La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal traffico aereo rappresenta uno degli obiettivi prioritari ai fini del contenimento degli effetti negativi del cambiamento climatico generato dalle attività umane.

Sebbene le emissioni di CO<sub>2</sub> dell’aviazione civile rappresentino solo un cinquantesimo delle emissioni prodotte dalle attività umane, l’ICAO incoraggia gli Stati a promuovere un insieme di misure, con l’obiettivo di arrivare a lungo termine alla neutralità di emissioni prodotte dall’aviazione civile, e a una gestione ecosostenibile dell’intero sistema.

L’ENAC ha avuto il privilegio di incentivare e coadiuvare le iniziative e le azioni virtuose poste in essere dagli operatori nazionali nell’ambito del comparto aereo, creando una interazione che ha permesso di generare un documento che ha ottenuto un importante successo a livello internazionale. In ambito ICAO, infatti, è stato riconosciuto all’Italia di essere uno dei Paesi che ha maggiormente contribuito allo sviluppo degli Action Plan, fornendo anche supporto sia diretto che indiretto ad altri Stati.

### **Implementazione del CORSIA in Italia e integrazione nel preesistente framework normativo europeo del meccanismo ETS.**

Il CORSIA è lo schema globale basato su misure di mercato che, congiuntamente alle altre azioni ambientali (sviluppo tecnologico, uso dei carburanti alternativi, ottimizzazione delle rotte), contribuirà a raggiungere l’obiettivo della crescita zero delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Lo Standard sul CORSIA, approvato a giugno 2018 dal Consiglio ICAO, è contenuto nel Volume IV dell’Annesso 16 alla Convenzione di Chicago.

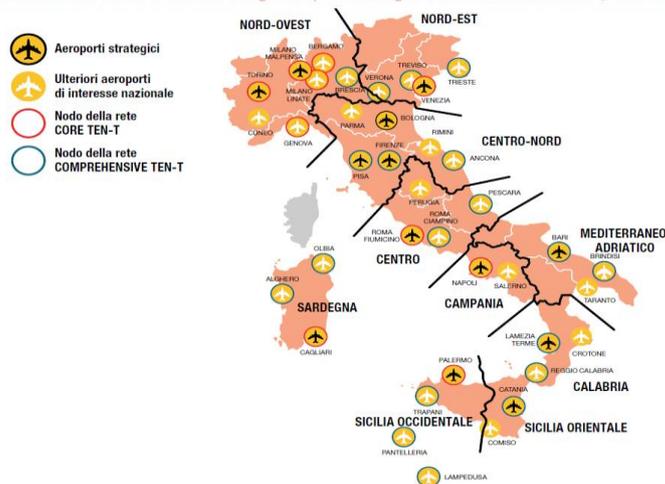
Il CORSIA si inserisce nel contesto europeo di regolazione delle emissioni aeree disciplinato dal sistema di scambio Emissions Trading, al quale diversi operatori aerei europei ed internazionali sono già soggetti. In sostanza, nell’Unione Europea, il CORSIA si attua per mezzo dell’ETS.

Nel 2022 è stato effettuato il monitoraggio delle attività previste dall’Accordo di cooperazione stipulato tra la ENAC e la DG-CLE (MIMS). Più in dettaglio il citato accordo continua a prevedere anche per la seconda annualità la collaborazione tra le parti contraenti di cui all’art.4, comma 7 del Decreto Legislativo n.47, per la realizzazione di attività finalizzate alla protezione ambientale nel settore del trasporto aereo, in particolare con riferimento al sistema ETS e CORSIA.

## 2. Analisi di contesto e delle risorse

Il contesto aeroportuale in cui opera l'ENAC è rappresentato in figura:

Identificazione dei bacini di traffico e degli aeroporti strategici e di interesse nazionale (d.P.R. n. 201/2015)



Le aree di intervento dell'ENAC sono indicate nella sua "Missione":

*L'Ente promuove lo sviluppo dell'Aviazione Civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente.*

Le attività istituzionali dell'ENAC sono articolate e toccano i seguenti ambiti principali:

- la regolazione aerea;
- la tutela della sicurezza a terra ed in volo;
- la gestione degli aspetti economici del trasporto aereo;
- la gestione e sviluppo degli aeroporti;
- la gestione e informazione su diritti e servizi per il passeggero.

Dalla Missione scaturiscono le **aree strategiche** sulle quali l'ENAC fonda le proprie attività; in particolare, le aree strategiche dell'ENAC sono:

- **SAFETY (SA)** → Attività ed azioni tese allo sviluppo per la sicurezza in termini dell'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche
- **SECURITY (SE)** → Attività ed azioni tese allo sviluppo della sicurezza in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite
- **EQUA COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DEI SERVIZI (EQ)** → Attività ed azioni tese alla realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale / Attività ed azioni tese all'incremento del livello qualitativo dei servizi di trasporto aereo ed aeroportuali ed alla tutela dei diritti del Passeggero
- **TUTELA DELL'AMBIENTE (TA)** → Attività ed azioni tese a rendere compatibile lo sviluppo del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente
- **TRASVERSALE (TR)** → Attività ed azioni che interessano trasversalmente più aree strategiche;
- **GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO (GS)** → Attività ed azioni tese alla organizzazione, gestione e valorizzazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali e delle competenze del personale.

Per area strategica si intende un ambito per il quale definire obiettivi di sviluppo di breve e medio termine. Su tali aree l'Ente intende dare visibilità dei propri risultati, pur nella consapevolezza dell'esistenza di elementi di trasversalità tra le stesse.

## **ENAC Servizi S.r.l.**

Con la sottoscrizione del Contratto di programma ENAC - ENAC Servizi S.r.l. e con il conseguente affidamento in concessione, alla Società in house, dei 17 aeroporti di aviazione generale e dell'aeroporto di Pantelleria, sono state avviate e programmate una serie di attività propedeutiche e necessarie all'avviamento dell'organizzazione, della gestione e della operatività della Società.

ENAC Servizi S.r.l. è il soggetto strumentale attraverso cui l'ENAC provvederà alla gestione e allo sviluppo degli aeroporti demaniali minori di aviazione generale e dell'aeroporto di Pantelleria, nonché allo svolgimento di ulteriori attività, quali la gestione dei beni immobili nella disponibilità dell'Ente, la formazione e le attività internazionali di carattere non istituzionale.

In tale contesto, la Società:

- provvede alla gestione degli aeroporti affidati in concessione, assicurandone la valorizzazione, l'ammodernamento e lo sviluppo su scala nazionale, attraverso modalità tecniche dalla stessa individuate e condivise con ENAC;
- promuove la realizzazione di una efficiente rete aeroportuale degli aeroporti minori, quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio, ottimizzando l'uso e i livelli della capacità aeroportuale, attuale e potenziale;
- è preposta alla cura degli alloggi demaniali nella disponibilità dell'Ente, pertanto, è incaricata della gestione degli stessi con il compito di assicurarne la valorizzazione e il relativo mantenimento nello stato d'uso;
- svolge attività internazionale di carattere non istituzionale, a supporto dell'Ente che ne mantiene la titolarità;
- intrattiene, in via sussidiaria, rapporti di collaborazione con Enti, Società e Organismi internazionali, su tematiche di specifico interesse strategico per lo sviluppo del settore dell'aviazione generale, attraverso la partecipazione a gruppi di lavoro e a tavoli di discussione e di confronto, a workshop e ad eventi internazionali;
- pianifica e svolge attività di formazione, aggiornamento e qualificazione del personale ENAC e di altri soggetti pubblici o privati, nelle materie di interesse dell'aviazione civile, anche al fine di promuovere la divulgazione della cultura aeronautica, in collaborazione con Università, Centri di ricerca e di formazione e con Soggetti pubblici e privati attivi nel settore dell'aviazione civile.

ENAC Servizi è una società di capitali costituita in forma di S.r.l. e, in quanto tale, è soggetta sia alle disposizioni sulle Società contenute nel codice civile che alle norme generali del diritto privato, per tutto quanto non specificatamente derogato dalle disposizioni del Testo unico in materia di Società a partecipazione pubblica – d.lgs. 175/2016- sull'organizzazione e sul funzionamento delle società in house.

## **Stakeholder**

Nell'ambito della propria attività, l'ENAC interagisce con diverse tipologie di soggetti portatori di interesse che operano a vario titolo nel settore dell'aviazione civile.

Gli Stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e risultati realizzati dall'ENAC.

Il portafoglio degli stakeholder è suddiviso in 6 'Categorie' raggruppate in 3 'Classi' omogenee secondo il tipo di interazione con ENAC:

- Normatori
  - o Referenti Istituzionali
  - o Regolatori
- Operatori del settore dell'aviazione civile
  - o Fornitori di beni / servizi
  - o Associazioni di Settore
  - o Dipendenti
- Beneficiari
  - o Utilizzatori/beneficiari ultimi dei Servizi di ENAC.

Lo strumento attraverso il quale l'Ente va ad individuare i propri stakeholder strategici (quelli più importanti, con maggiore influenza e interesse sulle specifiche attività) è la matrice di posizionamento interesse/influenza introdotta dalla Copenhagen Charter.

Grazie ad una valutazione svolta per ogni Stakeholder, l'ENAC ogni anno stabilisce sia il livello di influenza di ciascuno Stakeholder sulla propria azione in termini di capacità di incidere sull'azione stessa, sia il livello di interesse che questo ha nell'azione dell'Ente, permettendo così l'individuazione dei soggetti da coinvolgere per capire se la propria attività è adeguata alle aspettative ed esigenze.

### **LE ATTIVITÀ DI ENAC - Indagine quantitativa presso dipendenti, popolazione italiana e stakeholder**

Nel 2023 è stata realizzata una indagine sul brand awareness ENAC al fine di rilevare il livello di notorietà delle attività svolte da ENAC e l'impatto delle politiche ENAC sugli Stakeholders.

L'indagine è stata realizzata con metodologia CATI/CAWI a seconda del target indagato.

In particolare sono state realizzate:

- 1210 interviste a popolazione: l'indagine è stata realizzata con metodologia CATI/CAWI ad un campione rappresentativo della popolazione italiana maschi e femmine dai 18 anni in su, segmentato per sesso, età, Grandi Ripartizioni Geografiche e Ampiezza Centri proporzionalmente all'universo della popolazione italiana.
- 43 interviste a Stakeholder «esterni»: l'indagine è stata realizzata con metodologia CAWI.
- 497 interviste a personale ENAC: l'indagine è stata realizzata con metodologia CAWI.

Dall'indagine si è riscontrato che l'ENAC gode di un buon livello di conoscenza tra i cittadini: il 51% del campione della popolazione intervistato dichiara di conoscerla.

Naturalmente, il livello di conoscenza cresce fino alla quasi totalità degli intervistati nel target Stakeholder, in cui si raggiunge un vero e proprio plebiscito: il 98% la conosce e più di 8 su 10 dichiarano di conoscerla bene.

Se è ben noto il "brand ENAC", lievemente meno conosciute sono le sue funzioni. Passando alle attività di competenza si registrano percentuali di conoscenza lievemente al di sotto del 30%. Anche in questo caso, naturalmente la conoscenza cresce in modo sensibile se consideriamo i target Stakeholder e personale ENAC. Per entrambi questi target, le attività maggiormente conosciute risultano essere quelle legate ad azioni tese allo sviluppo della sicurezza, con specifico riferimento all'incolumità delle persone coinvolte nelle operazioni aeronautiche. A sapere che ENAC si occupa di questo è più del 90% degli intervistati.

In un contesto in cui tutte le attività raccolgono un elevato grado di conoscenza (superiore alla metà del campione), ne esistono alcune che lo sono lievemente di meno: per quanto riguarda gli Stakeholder si fa specifico riferimento alle attività legate alle risorse umane (che in ogni caso raccolgono il 63% di conoscenza, pari ai due terzi degli stakeholder intervistati) e per il personale ENAC le attività ed azioni tese alla realizzazione di condizioni che consentano una maggiore competitività degli operatori aeronautici al fine di migliorare l'efficienza economica dell'aviazione civile nazionale (anche in questo caso, la quota di conoscenza tocca il 60%, quindi una larga maggioranza).

Complessivamente, tutti i target intervistati considerano importanti e utili per garantire la sicurezza dei voli e delle infrastrutture aeroportuali le attività svolte da ENAC. In termini di soddisfazione, pochi dubbi: il 76% dei cittadini si dichiara soddisfatto dell'operato svolto da ENAC e la percentuale di soddisfatti aumenta se consideriamo il target Stakeholder (84%) e il target personale ENAC (87%).

Scendendo più in dettaglio e andando ad analizzare le singole attività di competenza di ENAC, si evidenzia un livello di soddisfazione generale decisamente elevato, superiore al 60% per tutte le attività. In particolare, le attività ritenute più soddisfacenti per tutti e tre i target indagati sono quelle legate alla sicurezza sia in termini dell'incolumità delle persone sia in termini di prevenzione e di neutralizzazione delle azioni illecite. Peraltro, proprio queste attività, nelle quali sembra eccellere ENAC, sono quelle ritenute più importanti.

Il 55% dei cittadini si dichiara soddisfatto del sito internet di ENAC, con un 29% che attribuisce addirittura un punteggio eccellente, da 8 a 10. La soddisfazione per il sito internet aumenta se consideriamo il target Stakeholder (cui il sito è prioritariamente rivolto) e il target personale ENAC: in questi casi il 72% e l'82% si dichiara soddisfatto.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei servizi digitali tra i cittadini i dati di utilizzo sono tendenzialmente positivi: 4 cittadini su 10 dichiarano di averli utilizzati e principalmente per acquisire dati di traffico o consultare il portale dei pagamenti e, soprattutto, risulta soddisfatto il 91% dei cittadini.

I servizi digitali sono molto più utilizzati, invece, tra gli Stakeholder: il 72% degli intervistati li ha utilizzati e l'81% ne è soddisfatto. Gli Stakeholder utilizzano i servizi digitali principalmente per acquisire dati di traffico, per consultare il portale di Amministrazione trasparente e per la gestione della carta dei servizi.

Per il personale, così come per gli Stakeholder, l'ENAC incarna i valori di stabilità, offre un servizio di qualità, competente, professionale e ispira fiducia caratteristiche che si posizionano ai primi posti della classifica.

Durante l'indagine si è approfondito con il personale ENAC la propria attività lavorativa: il 58% dei rispondenti si dichiara soddisfatto (sempre o spesso) della propria attività lavorativa: il 23% lo è sempre.

Allo stesso tempo dall'Ente si aspetterebbero qualcosa in più e cioè vorrebbero *conoscere meglio tutte le realtà dell'Ente* (48%); *maggiore attenzione alla propria crescita individuale* (47%) e *organizzare eventi utili a rafforzare la coesione interna* (46%).

L'indagine ha riguardato anche lo smart working: il 49% del personale dichiara che svolge l'attività lavorativa anche in modalità smart working e che con essa la propria attività lavorativa è migliorata per il 59% del personale mentre è peggiorata per il 3%, facendo registrare un saldo positivo di +56% (migliorata-peggiolata). Per il 97% del personale rispondente è Importante che ENAC continui a offrire la possibilità di effettuare la propria attività lavorativa anche in modalità smart working.

Le risultanze dell'indagine sono state presentate ai vertici dell'Ente e all'Organismo Indipendente di Valutazione. Sono state altresì prese a riferimento per la definizione del PIAO 2024-2026.

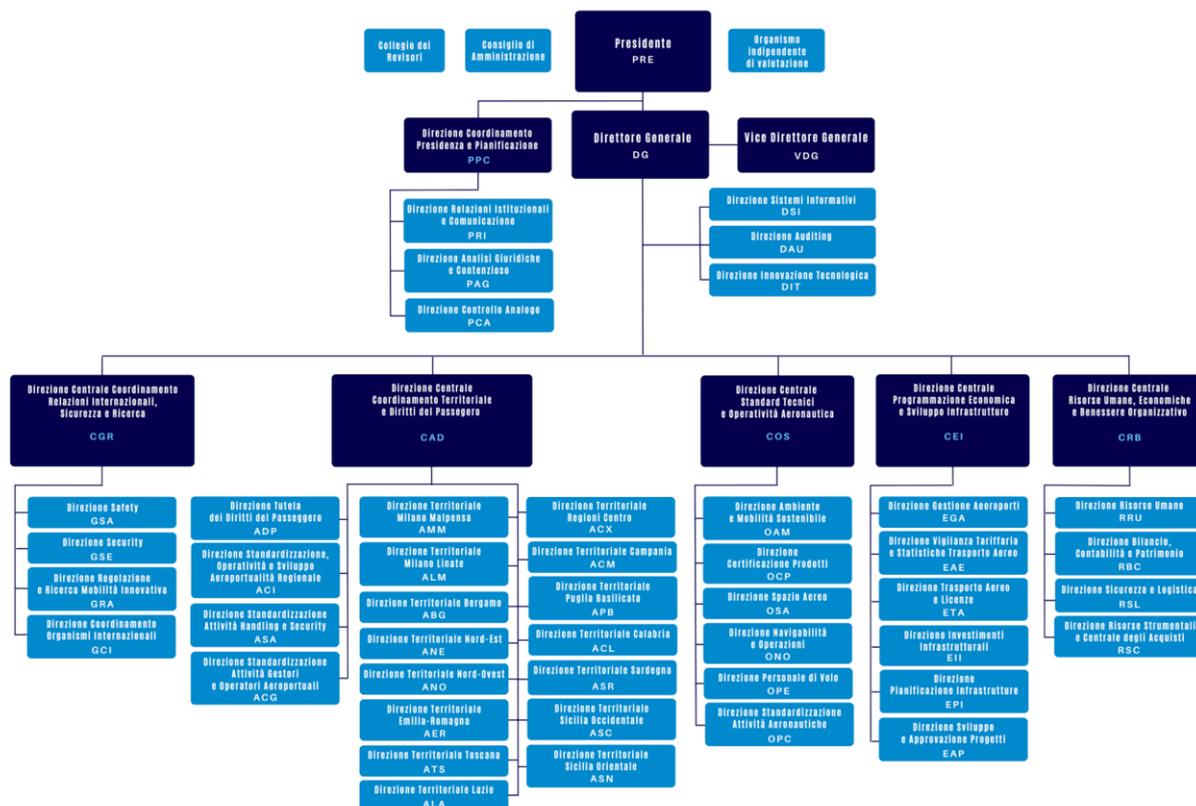
### **Struttura organizzativa e Risorse umane**

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha adottato In data 17 ottobre 2023, con delibera del Consiglio di Amministrazione, le "Linee Guida per il nuovo Modello organizzativo dell'ENAC", elaborate nell'ambito di un disegno riorganizzativo mirato a rafforzare il ruolo dell'Ente sul territorio e ad accrescerne la visibilità e la "prossimità" rispetto agli Stakeholder di settore dispiegati sull'intero territorio nazionale.

Il Modello organizzativo che è stato declinato nel nuovo Regolamento riflette l'unione delle attuali Direzioni Operazioni con le Direzioni di Aeroporto, con un conseguente riassetto in termini di funzioni, compiti e responsabilità, sia tecniche che amministrative, che faranno capo alle nuove Direzioni Territoriali.

Queste ultime, in attuazione dei principi di decentramento e di sussidiarietà e in un'ottica di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi istituzionali resi all'utenza di settore che è dispiegata sull'intero territorio nazionale, rappresenteranno dei centri nevralgici per l'espletamento delle prestazioni strumentali al trasporto aereo.

## ORGANIGRAMMA ENAC



L'organizzazione dell'ENAC alla data del 31 dicembre 2023 risulta costituita da 55 Direzioni, la cui consistenza media è pari a circa 13 unità di personale.

Si rappresenta di seguito la situazione del personale in servizio al 31 dicembre 2023 con indicazione in dettaglio delle unità per ciascuna categoria di personale vigente in ENAC e della distribuzione delle medesime nelle strutture dirigenziali che compongono l'attuale modello organizzativo.

Con riferimento alle categorie di personale non dirigente si rileva che per l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ai sensi dell'art. 60 del CCNL per il personale non dirigente del Comparto Funzioni Centrali - triennio 2019-2021, "...Al personale dell'ENAC il titolo III del presente contratto e le correlate norme del trattamento economico si applicano a decorrere dalla sottoscrizione di una specifica sequenza negoziale...", la quale non risulta ancora avviata.

Personale in servizio al 31/12/2023					
Dirigenti	Professionisti Laureati	Professionisti Diplomati	Amministrativi e operativi	Ispettori di volo e traffico aereo	Totale
<b>39</b>	<b>178</b>	<b>11</b>	<b>487</b>	<b>28</b>	<b>743</b>

### Suddivisione per genere %

Donne	<b>288</b>	<b>38,8</b>
Uomini	<b>455</b>	<b>61,2</b>
<b>Totale</b>	<b>743</b>	

Fasce di Età	anni	Donne	%	Uomini	%	Totale	%
< 30		14	4,9	18	4,0	32	4,3
31-40		63	21,9	73	16,0	136	18,3
41-50		79	27,4	89	19,6	168	22,6
51-60		89	30,9	166	36,5	255	34,3
>60		43	14,9	109	24,0	152	20,5
		288		455		743	

Età media per genere

48

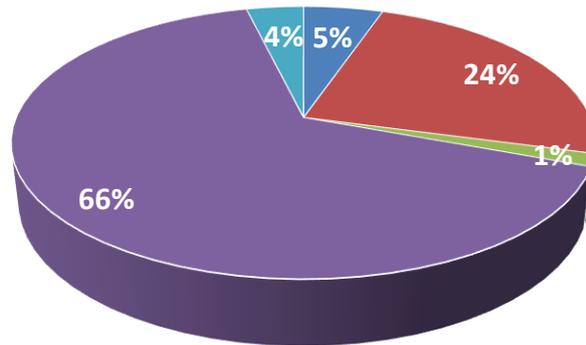
51

Età media personale ENAC

49,7

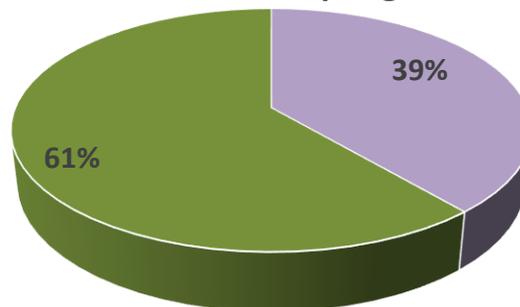
### Distribuzione per tipologia di personale

- Dirigenti
- Professionisti Laureati
- Professionisti Diplomati
- Amministrativi e operativi
- Ispettori di volo/traffico aereo

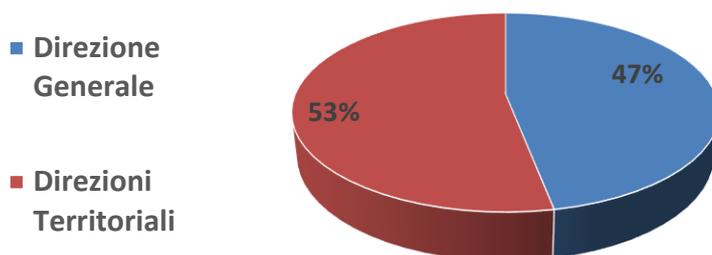


### Distribuzione per genere

- Donne
- Uomini



## Distribuzione territoriale



### Risorse finanziarie

La tabella seguente riporta i dati che caratterizzano l'ENAC dal punto di vista economico-finanziario.

Dati economico-finanziari		2022	2023
<b>Entrate</b>	Correnti	€ 188.488.538,86	€ 213.514.907,33
	In Conto Capitale	€ 7.665.115,27	€ 1.146.685,03
	Partite di giro	€ 70.886.617,70	€ 68.227.156,81
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 267.040.271,83</b>	<b>€ 282.888.749,17</b>
	Avanzo di Amministrazione	€ 402.159.721,43	€ 416.434.668,92
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 669.199.993,26</b>	<b>€ 699.323.418,09</b>
<b>Uscite</b>	Correnti	€ 162.666.704,84	€ 111.154.239,11
	In Conto Capitale	€ 26.077.853,83	€ 39.175.636,34
	Partite di Giro	€ 70.886.617,70	€ 68.227.156,81
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 259.631.176,37</b>	<b>€ 218.557.032,26</b>
	Avanzo di Amministrazione	€ 409.568.816,89	€ 480.766.385,83
	<b>TOTALE</b>	<b>€ 669.199.993,26</b>	<b>€ 699.323.418,09</b>

Tra le entrate dell'Ente figurano le tariffe per le prestazioni di servizi stabilite con apposito regolamento, deliberato dal Consiglio di Amministrazione ed approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Di seguito si riportano i dati relativi a tali entrate per gli anni 2022 e 2023.

ARTICOLO DI FATTURAZIONE	2022	2023
Diritti sulla sorveglianza delle Costruzioni Aeronautiche	€ 4.880.864	€ 5.060.775
Diritti per prestazioni effettuate per conto EASA	€ 1.222.536	€ 895.698
Diritti sulla sorveglianza di costruzione ed esercizio degli aeroporti e delle infrastrutture aeroportuali	€ 5.941.623	€ 5.636.089
Diritti sulla sorveglianza degli aeromobili in esercizio	€ 5.523.870	€ 6.583.370
Diritti per le licenze e la certificazione delle imprese e del personale	€ 3.141.870	€ 4.034.128
Diritti sulle importazioni	€ 2.033.666	€ 1.940.069
Diritti accessori (comprende le quote di iscrizione all'Albo della Gente dell'Aria e gli arrotondamenti attivi e passivi su fatture)	€ 1.242.732	€ 1.457.810

ARTICOLO DI FATTURAZIONE	2022	2023
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese di assistenza a terra negli aeroporti	€ 253.324	€ 367.478
Diritti sulla sorveglianza in esercizio delle imprese per i controlli di sicurezza	€ 911.640	€ 923.275
Diritti sulle attività relative allo spazio aereo	€ 26.640	€ 67.830
Diritti inerenti le attività di medicina aeronautica	€ 10.500	€ 16.380
Diarie e spese di accesso del personale incaricato	€ 124.854	€ 127.084
2% dei diritti di fatturazione ove previsto	€ 471.261	€ 431.802
Diritti per recupero spese per bolli e concessioni governative	€ 462.885	€ 579.061
<b>TOTALE</b>	<b>€ 26.248.267</b>	<b>€ 28.120.848</b>

Nella tabella seguente sono riportati i dati relativi ai finanziamenti pubblici ricevuti ed alle entrate ENAC (valori consuntivo 2023).

FINANZIAMENTI PUBBLICI 2023	VALORE €	ENTRATE ENAC		VALORE €
UE per progetti di ricerca	320.951,73	TRASFERIMENTI DELLO STATO	Connessi all'espletamento dei compiti istituzionali	16.833.049,78
Nazionali per il progetto "Digital Twin for Innovative Air Service, Cross Tech HUB"	999.948,60	ENTRATE PROPRIE	Canoni per la concessione delle gestioni aeroportuali (legge 2/08/85, n.449 art.7 e successive integrazioni e modifiche)	152.272.265,40
Regionali per Oneri di Servizio Pubblico	7.013.200,21		Tariffe per prestazione di servizi	27.369.183,36
			Contributi, diritti di certificazione e documentazione degli iscritti a registri e albi	751.664,40
			Interessi che si maturano sui prestiti ipotecari e sui conti correnti	313.863,96
			Tariffe di rotta e di terminale quota parte trasferita da ENAV L. 265/2004	5.210.960,06
			Altri proventi	3.576.504,86
<b>TOTALE</b>	<b>8.334.100,54</b>		<b>TOTALE</b>	<b>206.327.491,82</b>

Le spese sostenute dall'Ente per il suo funzionamento, circa 120,5 milioni di euro, sono ripartibili in 5 principali macrocategorie sulla base della loro natura:

- Spese per il personale (stipendi, etc);
- Spese di funzionamento (affitti, utenze, assicurazioni, etc);
- Spese correnti (trasferte, cancelleria, etc);
- Spese in conto capitale (sistemi informativi, mobilio, etc)
- Spese Generali amministrative (contenziosi, oneri, etc).

A queste si aggiungono circa 12,7 milioni che ENAC con la sua struttura veicola e controlla relativamente allo sviluppo del sistema nazionale in termini di oneri di servizio per la continuità territoriale.

### 3. Performance organizzativa

#### 3.1 Obiettivi di valore pubblico

In ossequio all'articolo 6 del dl n. 80/2021, che ha disposto l'adozione del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), dal 2022 l'ENAC definisce la propria programmazione secondo la "logica programmatica d'integrazione funzionale": integrazione verticale (dalla missione, alla strategia, alle azioni annuali) e orizzontale (tra miglioramento performance e gestione rischi).

I contenuti di ogni sotto-sezione sono programmati in modo funzionale al Valore Pubblico che si vuole creare, come riassunto nello schema seguente.

<b><u>AREA STRATEGICA</u></b>	
<b><u>VALORE PUBBLICO</u></b> <b>(ovvero l'ORIZZONTE dell'Ente)</b>	
Valore Pubblico inteso come miglioramento del livello complessivo e multidimensionale di benessere dei cittadini, delle imprese e degli stakeholder nelle varie prospettive (economica, sociale ambientale, sanitaria, ecc)	
<b><u>PERFORMANCE</u></b> <b>(ovvero le LEVE e le AZIONI per CREARE Valore Pubblico)</b> Obiettivi Specifici (triennali) e Obiettivi Organizzativi di Struttura (annuali)	<b><u>RISCHI CORRUTTIVI E TRASPARENZA</u></b> <b>(ovvero LEVE per PROTEGGERE il Valore Pubblico)</b> Misure generali e specifiche di gestione dei rischi corruttivi e di promozione della trasparenza
<b><u>SALUTE ORGANIZZATIVA E PROFESSIONALE</u></b> <b>(Propedeutica al raggiungimento delle performance e al contenimento dei rischi)</b> Azioni organizzative utili al conseguimento degli obiettivi e delle strategie dell'amministrazione e quindi, alla creazione e protezione del VP	
<b><u>STRUTTURA ORGANIZZATIVA</u></b> <b>(Contenuti generali dell'organizzazione)</b> Organigramma, Livelli organizzativi, Ampiezza organizzativa, Digitalizzazione	<b><u>LAVORO AGILE</u></b> <b>(Contenuti generali del POLA)</b> Livello di attuazione e sviluppo del LA, Modalità attuative del LA, Soggetti, processi e strumenti del LA
<b><u>PIANO TRIENNALE DEI FABBISOGNI DI PERSONALE</u></b> <b>(Azioni di reclutamento)</b>	<b><u>FORMAZIONE DEL PERSONALE</u></b> <b>(Azioni di formazione)</b>

Gli obiettivi di valore pubblico presenti nel PIAO 2023-2025 sono i seguenti:

- Obiettivo di valore pubblico SA.VP.1: Implementare tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo e all'infrastruttura aeroportuale
- Obiettivo di valore pubblico SA.VP.2: Garantire lo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato
- Obiettivo di Valore Pubblico EQ.VP.3: Migliorare la qualità dei servizi aeroportuali e garantire la tutela dei diritti del passeggero
- Obiettivo di Valore Pubblico TA.VP.4: Sviluppo sostenibile del trasporto aereo
- Obiettivo di Valore Pubblico GS.VP.5: Rafforzamento della capacità amministrativa

Nelle tabelle seguenti sono specificati i relativi indicatori, baseline e target.

Trattandosi di obiettivi ai quali sono associati indicatori di impatto con orizzonte mediamente quinquennale, non è possibile al momento la loro rendicontazione.

**Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA SAFETY**

**Analisi di contesto**

Congestione del traffico stradale urbano; eccessivo utilizzo trasporto merci su gomma; necessità di sviluppare soluzioni innovative ed ecosostenibili per traghettare le nuove generazioni dell'Unione Europea verso la terza dimensione della mobilità (Mobilità Aerea Avanzata - AAM), l'aerospazio e la New Space Economy implementando nuovi modelli integrati e intermodali di mobilità intelligente; mettere al centro della crescita del settore l'ecologizzazione della mobilità aerea, la sua digitalizzazione per la modernizzazione dell'intero sistema

**VALORE PUBBLICO atteso**

+trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano (air-taxi); + trasporto di merci generiche e materiale biomedicale (medical & goods delivery); + ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture (inspection and mapping); + supporto all'agricoltura (agricultural support) + sviluppo sostenibile del volo commerciale suborbitale	Valore Pubblico di partenza	Valore Pubblico atteso
	<b>0%</b>	<b>43%</b>

**STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico**

Strategia				Indicatori di impatto										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Indicatore	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Miglior		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
										N	0-100%	N+5	0-100%	
SA.VP.1	Implementare tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo e all'infrastruttura aeroportuale	Regioni ed Enti locali; Operatori di droni; Operatori voli suborbitali; Cittadini; Fornitori di servizi di navigazione aerea	2022-2026	Differenziale di occupati nel settore	Δ Occupati nel settore	pos	-	50.000	50%	-	0%	25.000	50%	<a href="#">Piano Strategico Nazionale AAM (2021-2030) per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia</a>
				Differenziale indotto economico diretto e indiretto	Δ Mld € indotto economico diretto e indiretto	pos	-	2,8	25%	-	0%	1,8	64%	<a href="#">Piano Strategico Nazionale AAM (2021-2030) per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia</a>
				Livello di emissioni gas serra	Emissioni CO2 in Mt CO2 eq	neg	128	-	25%	128	0%	117	9%	<a href="#">Dati ISPRA - Emissioni di gas serra (CO2 ,CH4 ,N2 O, HFCS, PFCS, SF6 ): trend e proiezioni</a>

**Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA SAFETY**

<b>Analisi di contesto</b>		Necessità di assicurare che le organizzazioni - oltre a garantire la mera rispondenza alle normative - abbiano la capacità di identificare i rischi che essi generano sulla sicurezza del volo e di mitigare tali rischi; necessità di mantenere le competenze del personale operante nel settore aereo e di condividere le informazioni attinenti la safety; necessità di monitorare la rispondenza ai requisiti regolamentari												
<b>VALORE PUBBLICO atteso</b>														
+sicurezza + standardizzazione +rispondenza a standard internazionali - rischi										Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso		
										<b>67%</b>		<b>71%</b>		
<b>STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico</b>														
<b>Strategia</b>				<b>Indicatori di impatto</b>										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Indicatore	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Migliore		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
									0%	N	0-100%	N+3	0-100%	
SA.VP.2	Garantire lo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato	Passeggeri; Imprese aeronautiche; Handlers; lavoratori di imprese aeronautiche, compagnie aeree, aeroporti; EASA	2023-2025	Punteggio Ranking EASA	Media punteggi Ranking EASA Continuous Monitoring Approach (CMA)	pos	-	100	70%	95	95%	96	96%	Database EASA
				Indice incidenti aviazione commerciale	Numero di incidenti di aviazione commerciale per milione di movimenti (decolli e partenze)	neg	2,30	-	30%	2,30	0%	2	13%	Dati ANSV

Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI														
Analisi di contesto		Possibili disservizi dovuti a operatori nazionali/internazionali del settore impreparati alla forte ripresa del trasporto aereo; contenimento dei contagi a livello aeroportuale e di trasporto aereo; necessità di garantire la tutela dei diritti dei passeggeri.												
VALORE PUBBLICO atteso														
+ tutela dei diritti dei passeggeri; + qualità dei servizi aeroportuali										Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso		
										0%		70%		
STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico														
Strategia				Indicatori di impatto										
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Dimensione	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte
							Peggior	Migliore		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto	
										N	0-100%	N+4	0-100%	
EQ.VP.3	Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero	Passeggeri; Dipendenti aeroportuali	2022-2025	Grado di conoscenza ENAC	% riscontri positivi su brand awareness	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri su misure a tutela dei diritti	% passeggeri soddisfatti delle misure di tutela dei diritti	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri PRM su misure a tutela dei diritti	% passeggeri a mobilità ridotta (PMR) soddisfatti delle misure di tutela dei diritti	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri su qualità dei servizi aeroportuali	% passeggeri soddisfatti della qualità dei servizi aeroportuali	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC
				Grado di soddisfazione passeggeri PRM qualità dei servizi aeroportuali	% passeggeri a mobilità ridotta (PMR) soddisfatti della qualità dei servizi aeroportuali	pos	-	100	20%	-	0%	70	70%	analisi di brand awareness e delle attività di ENAC

## Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA TUTELA DELL'AMBIENTE

Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA TUTELA DELL'AMBIENTE																
Analisi di contesto		Aumento emissioni CO2 causate dal traffico aereo e dai movimenti aeroportuali														
VALORE PUBBLICO atteso																
+ aeroporti green; - emissioni di Co2;											Valore Pubblico di partenza		Valore Pubblico atteso			
											0%		26%			
STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico																
Strategia				Indicatori di impatto												
Cod.	Nome	Utenti/STK	Tempi	Indicatore	Formula	Direzione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte		
							Peggior	Migliore		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto		Target su scala	
										N	0-100%	N+5	0-100%			
TA.VP.4	Sviluppo sostenibile del trasporto aereo	Operatori aeroportuali Cittadini	2022-2026	Livello emissioni CO2 in aeroporto	emissioni CO2 (tons/passeggero in aeroporto) (rif. 10 aeroporti nazionali aderenti al progetto "Net Zero for CO2 emissions")	neg	0,00135	-	100%	0,00135	0%	0,00100	26%	<a href="#">Italy's Action Plan on CO2 emissions reduction - Ed. 2021</a>		

## Sottosezione "Valore Pubblico" - AREA STRATEGICA GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO

<b>Analisi di contesto</b>	necessità di rafforzare la capacità amministrativa e ottimizzare il funzionamento delle Strutture dell'Ente; incrementare l'accesso da remoto ai servizi da parte degli utenti; aumentare il livello di benessere organizzativo
----------------------------	---

### VALORE PUBBLICO atteso

+ qualità servizi resi + servizi online + benessere organizzativo + soddisfazione utenti digitali	Valore Pubblico di partenza	Valore Pubblico atteso	
	<b>17%</b>	<b>73%</b>	

### STRATEGIE per la creazione di Valore Pubblico

Strategia				Indicatori di impatto											
Cod.	Nome	Utenti/S TK	Tem pi	Indicatore	Formula	Dire zione	Scala di normalizzazione		Peso	Baseline		Target		Fonte	
							Peggior e	Miglior e		0%	Baseline assoluta	Baseline su scala	Target assoluto		Target su scala
											N	0-100%	N+4		0-100%
GS. VP. 5	Rafforzament o della capacità amministrativa	Utenti ENAC Dipendenti ENAC	2023 - 2025	Grado di benessere organizzativo	% dipendenti soddisfatti	pos	-	100	50%	-	0%	70	70%	Direzione Risorse Umane	
				Quantità utenti che usufruiscono dei servizi on-line	N. utenti registrati in servizi on-line	pos	-	250.000	25%	169.698	68%	203.638	81%	Direzione Tecnologia Informatica e Innovazione	
				Grado di soddisfazione servizi	% utenti soddisfatti dei servizi ENAC	pos	-	100	25%	-	0%	70	70%	Direzione Tecnologia Informatica e Innovazione	

### 3.2 Obiettivi specifici 2023-2025

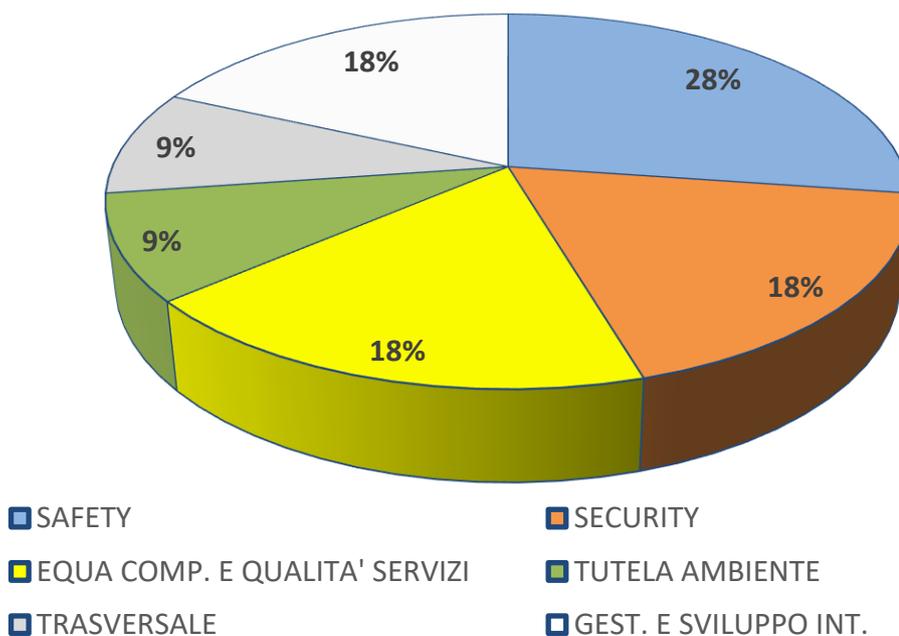
Gli **obiettivi specifici** consistono nell'esplicitazione di risultati misurabili, finalizzati all'aumento di valore pubblico per gli *stakeholder* o al miglioramento dei processi dell'Ente, da conseguire entro un determinato arco temporale, comunque pluriennale. L'ENAC ha deciso di fissare questo valore a tre anni.

Sono stati definiti obiettivi specifici per ogni area strategica. Per ogni obiettivo sono stati definiti uno o più *Key Performance Indicator* (KPI), al fine di poter misurare e controllare l'avanzamento dell'obiettivo e quindi della strategia stessa.

Ad ogni indicatore, a sua volta, è stato assegnato un target qualitativo o quantitativo, a seconda della tipologia di KPI.

L'integrazione del ciclo della *performance* con gli strumenti ed i processi relativi alla qualità dei servizi, alla trasparenza, all'integrità e, in generale, alla prevenzione della corruzione, è realizzata attraverso uno stretto collegamento tra i diversi documenti di programmazione adottati.

**I 10 obiettivi specifici individuati** sono distribuiti nelle cinque aree strategiche, in termini percentuali, come riportato nel grafico seguente:



Distribuzione obiettivi specifici 2023-2025 nelle Aree strategiche

La misurazione dei risultati raggiunti mostra il raggiungimento dei target 2023, come dettagliatamente specificato nella seguente tabella riepilogativa.

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2023

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2023-2025	KPI	Baseline	TARGET 2023	VALORE MISURATO	SCOSTAMENTO	Stakeholder
SAFETY	SA.VP.2.P.01	Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nello State Plan for Aviation Safety (SPAS), in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)	% di azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate nello State Plan for Aviation Safety (SPAS) ENAC per l'anno di riferimento	0% (0/33) azioni previste nello State Plan for Aviation Safety (SPAS) 2022-2025 (di cui 18 EPAS e 15 nazionali)	70%	91%		Commissione europea EASA ICAO
	SA.VP.1.P.02	Definizione di un quadro regolatorio e realizzazione infrastrutturale per le operazioni commerciali suborbitali	n. di milestone raggiunte rispetto a quelle previste	Milestone 2/5 (Definizione del Regolamento per le operazioni suborbitali)	Milestone 3 (i) Completamento Regolamento SASO per la parte relativa alle operazioni suborbitali. (ii) Definizione del concetto operativo di Higher Airspace Traffic Management (HATM) per la gestione dei voli suborbitali A-A civili e commerciali, propedeutico alla definizione di uno schema regolamentare HATM, tenendo conto dei risultati del progetto SESAR H2020 "ECHO" (European Concept for Higher airspace Operations)	Milestone 3 completata	=	Regioni ed Enti locali Operatori di droni Cittadini Fornitori di servizi di navigazione aerea
	SA.VP.1.P.08	Sviluppo operativo del progetto di Urban Air Mobility in coerenza al Piano Strategico Nazionale AAM	n. di aree sviluppate rispetto a quelle da sviluppare	Area 2/4	Area 3 sviluppata Area 3: Armonizzazione del CONOPS (concetto operativo) italiano a livello europeo e implementazione U-space	CONOPS armonizzato e procedure per istituzione di U-space in Italia sviluppate	=	Industria dei servizi Operatori del settore Gestore spaziorporto ASI Comunità locali
SECURITY	P.03	Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture e dei servizi resi in ambito aeroportuale, in linea con i programmi e gli standard europei	Fase di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Fase 3/6 - Perfezionamento modello per la definizione programmazione attività ispettiva (revisione fattori di complessità)	Fase 4 completata - Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	Modello applicato	=	Gestori aeroportuali Vettori Passeggeri Dipendenti ENAC

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2023

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2023-2025	KPI	Baseline	TARGET 2023	VALORE MISURATO	SCOSTAMENTO	Stakeholder
	P.07	<b>Attuazione dei requisiti di cybersecurity al settore del trasporto aereo</b>	Fase di avanzamento progetto di adeguamento ai requisiti di cybersecurity	Fase 1/4 (Coordinamento delle attività di cui al Reg. UE 2019/1583 con l’Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale in sinergia con l’Organo Centrale di Sicurezza del MIT)	Fase 2 completata (Individuazione attività vincolanti che dovrebbero essere messe in atto per l’implementazione dei regolamenti delegati e di esecuzione che derivano dalla Opinion 03/2021 “Management of Information Security Risks”)	Attività individuate in documento programmatico sottoposto al CdA	=	Gestori aeroportuali Service providers Vettori Passeggeri
<b>EQUA COMPETITIVITA' E QUALITA' DEI SERVIZI</b>	EQ.VP.3. P.04	<b>Definizione di un sistema di regole atto a tutelare l'equa competitività per gli operatori del trasporto aereo e la qualità dei servizi resi al passeggero</b>	Fase di avanzamento revisione del Piano Nazionale Aeroporti	Fase 3/6 (Redazione del Piano)	Fase 4 completata (Adozione del PNA da parte del MIT)	PNA sviluppato ma non ancora adottato per prolungata interlocuzione con MIT a seguito dell’insediamento del nuovo Governo	=	Gestori aeroportuali MIT Operatori aerei Operatori cargo
			Fase di avanzamento predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate	Fase 1/4 (Bozza di regolamento predisposta)	Fase 2 completata (Adozione del regolamento)	Regolamento adottato dal CdA e pubblicato sul sito istituzionale	=	Operatori aeroportuali Operatori aerei Operatori cargo
	EQ.VP.3. P.05	<b>Rafforzamento delle misure a tutela dei diritti del passeggero</b>	N. Iniziative volte a verificare la "Safe & Quality passenger experience"	3	2: Linee guida standardizzazione controlli di qualità; Rivalutazione costi servizio PMR	Linee guida elaborate e Linee guida su rivalutazione costi PMR elaborate	=	Passeggeri
<b>TUTELA DELL'AMBIENTE</b>	VP.TA.4. P.10	<b>Sviluppo sostenibile del trasporto aereo</b>	Grado (%) di sostituzione dei veicoli non elettrici da parte delle società di gestione e degli handler aeroportuali certificati	0% Bando per conferimento finanziamento e aggiudicazione (aeroporti commerciali con traffico <=3mil)	30%	La % di sostituzione dei mezzi si attesta al di sotto del target a causa dei tempi di consegna dei mezzi prolungato. Nel 2024 si provvederà alla sostituzione del 100% dei mezzi	↓	Operatori aeroportuali Cittadini
			Stato di avanzamento del rinnovo dell’accordo con il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e invio dati ETS e Corsia	Accordo con MASE esistente	Accordo che regola i termini della collaborazione con MASE rinnovato	Ritardo nel processo di formalizzazione dell'accordo causati da difficoltà di carattere amministrativo/contabile	↓	Cittadini

Obiettivi specifici – Riepilogo misurazione e valutazione obiettivi specifici – target 2023

AREA STRAT	COD.	OBIETTIVI SPECIFICI 2023-2025	KPI	Baseline	TARGET 2023	VALORE MISURATO	SCOSTAMENTO	Stakeholder
GESTIONALE E SVILUPPO INTERNO	VP.GS.5. C.02	Attivare la neo costituita società in house, partecipata al 100% dall'ENAC, denominata ENAC Servizi s.r.l.	Fase di avanzamento attivazione società in house	Fase 1/4 (Contratto di programma ENAC-ENAC Servizi S.r.l.)	Fase 2 (Ricognizione dei beni su almeno 3 aeroporti)	Ricognizione effettuata su apt di Novi Ligure, Foligno e Udine Campoformido	=	Utenti ENAC Dipendenti ENAC
	VP.GS.5. C.03	Ottimizzare il funzionamento complessivo dell'Ente dal punto di vista organizzativo-contabile	Azioni di ottimizzazione completate: Benessere organizzativo Procedure reclutamento Sistema Contabile-tariffario	0	3: (1. Nuova organizzazione implementata dal punto di vista organizzativo-contabile; 2. Regolamento Tariffe aggiornato; 3. Procedure di reclutamento ex L. 178/2020 completate)	Tutte le 3 azioni 2023 completate	=	Utenti ENAC Dipendenti ENAC

### 3.3 Obiettivi organizzativi di struttura

Gli obiettivi organizzativi di struttura rappresentano i traguardi intermedi da raggiungere al fine di assicurare il conseguimento del target annuale dell'obiettivo specifico cui si riferiscono o per migliorare la performance organizzativa dell'Ente.

Ad ogni obiettivo è associato almeno un indicatore di performance (KPI) con il relativo target.

Per il raggiungimento del proprio obiettivo ogni Direttore definisce un progetto costituito da una breve descrizione delle attività necessarie e un GANTT che illustra le varie fasi del progetto. Ad ogni fase il Direttore deve attribuire un peso e, ove possibile, deve indicare un output di fase. I dati relativi al progetto sono inseriti in un applicativo informatico creato ad hoc da ENAC per la gestione di tutte le attività relative alla performance individuale: assegnazione obiettivi, loro pianificazione e monitoraggio e valutazione.

Gli obiettivi sono definiti dal vertice dell'Ente, attraverso un sistema di integrazione e negoziazione, finalizzato a reinterpretare gli obiettivi sovraordinati per personalizzarli sulle sfide specifiche e calarli nelle strutture dirigenziali.

L'utilizzo di tale metodologia, permette di agganciare la performance organizzativa alla performance individuale, dando enfasi alla prospettiva strategica e assicurando la coerenza del sistema.

Considerato che la nuova organizzazione è entrata in vigore nell'ottobre 2023, vengono rendicontati gli obiettivi riferiti alla precedente organizzazione.

Per maggiore chiarezza e semplicità di lettura delle tabelle riepilogative pubblicate nelle pagine seguenti e relative a tali obiettivi, si esplicitano di seguito gli acronimi utilizzati per identificare le Direzioni (Direzioni pre-riorganizzazione):

STRUTTURE	SIGLE
PRESIDENTE	PRE
Direzione Pianificazione e Comunicazione	PPC
Direzione Relazioni Istituzionali	PRI
Direzione Analisi Giuridiche e contenzioso	PAG
DIRETTORE GENERALE	DG
Direzione Innovazione Tecnologica	DIT
VICE DIRETTORE GENERALE	VDG
DIR. CENTRALE COORDINAMENTO STAFF DIRETTORE GENERALE E RELAZIONI INTERNAZIONALI	CGR
Direzione Auditing e Qualità	GCQ
Direzione Safety e Security	GSS
Direzione Normativa e Regolamentazione	GNR
Direzione Ricerca e Sviluppo Nuove Tecnologie e Aerospazio	GRA
DIREZIONE CENTRALE AEROPORTI E DIRITTI DEL PASSEGGERO	CAD
Direzione Tutela dei Diritti dei Passeggeri	ADP
Direzione Aeroportuale Malpensa	AMM
Direzione Aeroportuale Milano Linate	ALM
Direzione Aeroportuale Bergamo	ABG
Direzione Aeroportuale Nord-Est	ANE
Direzione Aeroportuale Nord-Ovest	ANO
Direzione Aeroportuale Emilia Romagna	AER
Direzione Aeroportuale Toscana	ATS
Direzione Aeroportuale Lazio	ALA
Direzione Aeroportuale Regioni Centro	ACX
Direzione Aeroportuale Campania	ACM
Direzione Aeroportuale Puglia Basilicata	APB
Direzione Aeroportuale Calabria	ACL

STRUTTURE	SIGLE
Direzione Aeroportuale Sardegna	ASR
Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale	ASC
Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale	ASN
<b>DIREZIONE CENTRALE OPERATIVITA' E STANDARD TECNICI</b>	<b>COS</b>
Direzione Ambiente e Mobilità Sostenibile	OAM
Direzione Certificazione Prodotti	OCF
Direzione Spazio Aereo	OSA
Direzione Navigabilità e operazioni	ONO
Direzione Personale di Volo	OPE
<b>DIREZIONE CENTRALE VIGILANZA TECNICA</b>	<b>CTE</b>
Direzione Aeroporti	TAE
Direzione Gestione Aviazione Generale	TGA
Direzione Operazioni Nord-Est	TNE
Direzione Operazioni Nord-Ovest	TNO
Direzione Operazioni Centro	TCE
Direzione Operazioni Sud	TSU
<b>DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE</b>	<b>CEI</b>
Direzione Gestione Aeroporti	EGA
Direzione studi e analisi economiche	EAE
Direzione Trasporto Aereo e Licenze	ETA
Direzione Investimenti Infrastrutturali	EII
Direzione Pianificazione Infrastrutture	EPI
Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti	EAP
<b>DIREZIONE CENTRALE RISORSE ECONOMICHE E BENESSERE ORGANIZZATIVO</b>	<b>CRB</b>
Direzione Risorse Umane	RRU
Direzione Bilancio, Contabilità e Patrimonio	RBC
Direzione Sicurezza e Logistica	RSL
Direzione Risorse Strumentali e Centrale degli Acquisti	RSC
Direzione Tecnologia Informatica e Innovazione RIT	RIT

Nel corso del 2023 è stato necessario apportare modifiche agli obiettivi, principalmente in ragione dalla necessità di individuare in maniera più puntuale obiettivi, indicatori e target. Le modifiche, approvate dal Direttore Generale, sono state condivise con l'OIV.

Le tabelle seguenti riportano lo schema delle modifiche apportate per quanto riguarda gli obiettivi organizzativi di struttura.

DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
OSA	SA.1.OSA Assicurare che la fornitura dei servizi ATM/ANS e la struttura di spazio aereo sia conforme ai requisiti del Regolamento UE 2017/373	Stato di avanzamento definizione di un documento di policy dell'ENAC	Bozza documento di policy presentata al DC	SA.1.OSA Assicurare l'implementazione art. 3 comma 1 Reg. 2017/373	//	//	Nuova formulazione che evidenzia l'intento di colmare una lacuna esistente relativamente all'implementazione dell'articolo 3 "Provision of ATM/ANS and design of airspace structures" Comma 1 del reg. UE 2017/373 come modificato dal 2020/469. La compliance al comma 1 dell'art 3 del reg 373 è un obbligo per lo Stato Membro, in una materia in cui confluiscono vari regolamenti e che interessa diverse organizzazioni nazionali. Ad oggi non esiste in Italia un documento organico che metta in relazione, in modo organizzato, la fornitura dei servizi ATM/ANS e la struttura di spazio aereo ai fini dello sviluppo del traffico Aereo Generale (GAT). L'obiettivo ha lo scopo di sanare questa carenza e costituire, per il prossimo futuro, un riferimento per parte importante del nostro settore. L'EASA ultimamente sta ponendo molta attenzione a riguardo negli audit di standardizzazione
OAM	P.10.2.OAM Consentire agli operatori aerei di rispettare la compliance con gli schemi di gestione delle emissioni di CO2 (ETS e CORSIA) in riferimento agli adempimenti di competenza del MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica)	Stato di avanzamento del rinnovo dell'accordo con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e invio dati ETS e Corsia	Accordo che regola i termini della collaborazione con MASE rinnovato	P.10.2.OAM Attività istruttoria e consulenziale per tematiche avio a supporto della Segreteria Tecnica del Comitato ETS, istituito presso MASE, per consentire agli operatori aerei di rispettare la compliance con gli schemi di gestione delle emissioni di CO2, nelle more della definizione dell'Accordo di cooperazione con il predetto dicastero	Monitoraggio delle attività istruttorie di competenza Avio a supporto della Segreteria Tecnica del Comitato ETS	Report finale da inviare al DC COS	Ritardo nel processo di formalizzazione dell'accordo causati da difficoltà di carattere amministrativo/contabile

DIR	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	NUOVO OBIETTIVO	NUOVO INDICATORE	NUOVO TARGET	MOTIVAZIONE
ASN	P.05.1.ASN Verifica applicativa delle nuove check-list qualità e predisposizione relativo handbook	Stato di avanzamento verifica check list e predisposizione handbook	Verifica effettuata e handbook presentato al Direttore Centrale	P.03.1.ASN Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	Il Direttore Caruso è stato trasferito in corso d'anno nella Direzione ASN. L'obiettivo sul progetto SPIA era già assegnato al Direttore nella sua precedente Direzione AER ed è stato mantenuto in quanto ritenuto maggiormente strategico
EII	EQ.1.EII Applicazione nuovo schema di contratto di programma per aeroporti con traffico inferiore a 1 mln di pax/anno	n. cdp sottoscritti secondo il nuovo schema	2 (Rimini e Perugia)	//	Stato avanzamento elaborazione schema tipo di Cdp rimodulato alla luce degli interventi correttivi apportati dai Ministeri	Schema tipo presentato al CdA ENAC per approvazione	Ritardi dovuti alle interlocuzioni con il MIT sull'argomento hanno determinato un tardivo esame della bozza di schema tipo con passaggio di consegne dal Gabinetto alla Direzione Generale del MIT avvenuto solo di recente.
EPI	P.04.1.EPI Predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate	Stato di avanzamento predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate	Adozione del Regolamento	P.04.1.EPI Piano Nazionale Aeroporti	Stato di avanzamento Piano Nazionale aeroporti	Trasmissione PNA al MIT per l'adozione	Correzione refuso (scambio con obiettivo Direzione EGA)
OPE	SA.1.OPE Implementazione monitoraggio esaminatori nazionali	% esaminatori nazionali monitorati	15%	//	//	10%	Ispettori di Volo allocati in altre Direzioni impegnati in altri progetti

Le tabelle seguenti riportano gli obiettivi riferiti ai Direttori delle Direzioni dell'Ente, con il relativo grado di raggiungimento, raggruppati per Direzione Centrale.

Secondo il Sistema di misurazione e valutazione della performance, il grado di conseguimento dell'obiettivo è riconoscibile sulla base di uno scaglionamento delle percentuali di conseguimento rispetto a un target tangibile e misurabile definito in sede di assegnazione degli obiettivi, come nell'esempio che segue:

**Grado di conseguimento dei risultati:**

La percentuale di conseguimento è inferiore o uguale al 50 %	non adeguato	2
La percentuale di conseguimento è superiore al 50% ed inferiore o uguale al 60%	parzialmente adeguato	4
La percentuale di conseguimento è superiore al 60% ed inferiore o uguale a 80%	adeguato	6
La percentuale di conseguimento è superiore al 80% ed inferiore al 100%	più che adeguato	8
La percentuale di conseguimento è uguale o superiore al 100 %	eccellente	10

Nella misurazione del risultato, il Valutatore deve considerare anche i seguenti parametri qualitativi:

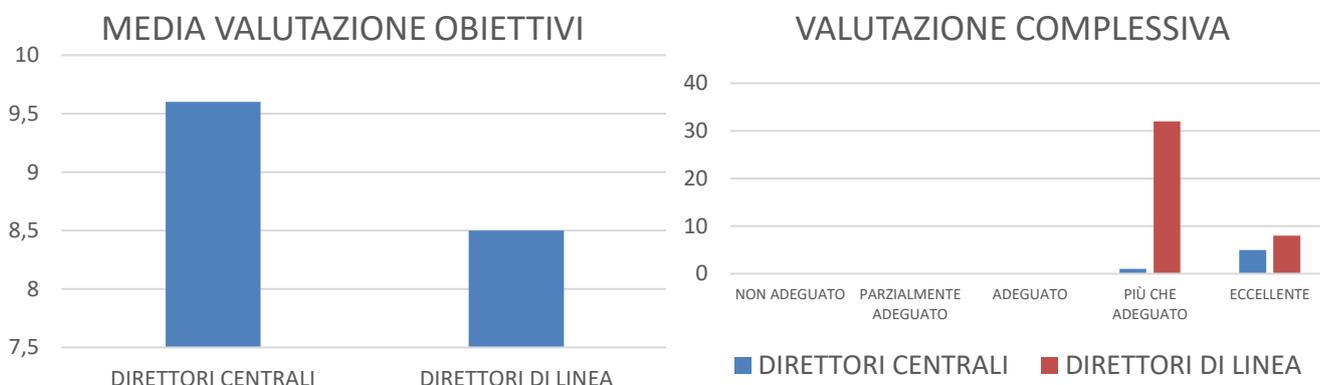
1. Qualità del prodotto dell'obiettivo (assenza di interventi correttivi/aggiustamenti in corso d'opera)
2. Rispetto della tempistica delle fasi
3. Rispetto delle modalità di aggiornamento dati nel sistema informatico dedicato
4. Qualità della relazione - report finale
5. Fruibilità del risultato

È possibile attribuire una percentuale di conseguimento pari o superiore al 100% solo se tutti i parametri, quantitativi e qualitativi, sono stati pienamente conseguiti.

Sono specificati con colori diversi le diverse percentuali di raggiungimento obiettivi, secondo la legenda posta in testa alle tabelle riepilogative degli obiettivi.

La media del grado di raggiungimento degli obiettivi organizzativi di struttura collegati agli obiettivi specifici è pari al 88%.

La media del grado di raggiungimento degli obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi è pari al 86%.



## Obiettivi Organizzativi di Struttura

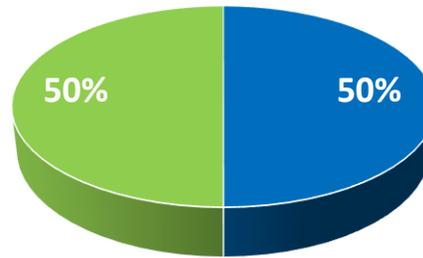
LEGENDA COLORI-GRADO DI RAGGIUNGIMENTO:

	Grado di raggiungimento <= 50%		Grado di raggiungimento tra 51 e 60%		Grado di raggiungimento tra 61 e 80%		Grado di raggiungimento tra 81 e il 99%		Grado di raggiungimento ≥ 100%
--	--------------------------------	--	--------------------------------------	--	--------------------------------------	--	---	--	--------------------------------

<b>Obiettivi organizzativi di struttura collegati alla strategia</b>	
<b>Obiettivi organizzativi di struttura collegati ai processi</b>	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>PRESIDENZA PPC - DIREZIONE COORDINAMENTO PRESIDENZA E PIANIFICAZIONE</b>	P.02.1.PPC Supervisione degli aspetti legali dell'Associazione 'Criptaliae Spaceport' e coordinamento delle attività focalizzate sullo spaziorporto, tra cui, a titolo di esempio, il ruolo ENAC nell'organizzazione del MAM - Mediterranean Aerospace Matching e l'inclusione dello Spaziorporto nella ZES Speciale	Stato avanzamento elaborazione report finale sull'associazione 'Criptaliae Spaceport'	Report finale elaborato	
	GS.2.PPC Ottimizzare la tenuta e conservazione delle delibere del Consiglio di Amministrazione	Istituzione del libro delle adunanze e delle delibere del Consiglio di Amministrazione dell'Ente, vidimato e progressivamente numerato	Libro delle adunanze istituito	
<b>2 DIREZIONI DI LINEA - 4 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
PAG Direzione Analisi Giuridiche e contenzioso	C.03.1.PAG Adeguamento del regolamento per le tariffe	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento	Bozza Regolamento presentata al DG	
	GS.1.PAG Rendere fruibile ai dipendenti ENAC la giurisprudenza in materia di trasporto aereo	Stato di avanzamento aggiornamento banca dati con sentenze e massime	Banca dati aggiornata a novembre 2023	
PRI Direzione Relazioni Istituzionali	P.05.1.PRI Rafforzare l'informazione data ai passeggeri	Realizzazione di una Campagna di informazione dei diritti dei passeggeri, attraverso la realizzazione di video, comunicati, post ed altre attività di informazione e comunicazione	Campagna realizzata	
	TR.1.PRI Rafforzamento dell'immagine istituzionale a livello nazionale e internazionale	Stato di avanzamento realizzazione manuale di immagine coordinata ENAC	Manuale di immagine coordinata ENAC realizzato	

VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA PPC



■ PIU' CHE ADEGATO ■ ECCELLENTE

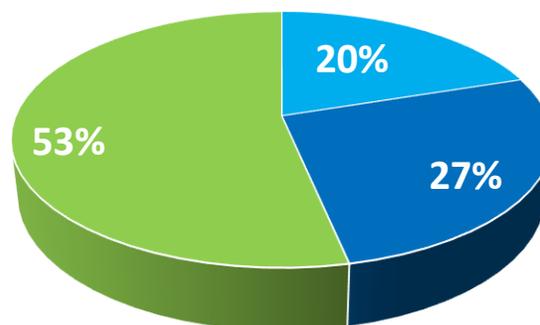
DG - DIREZIONE GENERALE - 1 DIREZIONE IN STAFF - 2 OBIETTIVI - 100% PIU' CHE ADEGUATO				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
DIT Direzione Innovazione Tecnologica	P.02.2.DIT Estensione dell'applicabilità del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Spaziporti e introduzione dei requisiti per le procedure di spazio aereo per l'ingresso nello spaziorporto e l'uscita dallo stesso	Stato avanzamento estensione Regolamento	Regolamento aggiornato e presentato al DG	
	P.02.1.DIT Regolamento SASO Sezione Volo Suborbitale	Stato avanzamento emissione Regolamento	Regolamento emesso	
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
VDG - VICE DIREZIONE GENERALE	C.02.1.VDG Gestione aeroporti minori attraverso la neo costituita società in house denominata ENAC Servizi s.r.l.	N. aeroporti minori gestiti	3	
	C.02.2.VDG Sperimentazione sistema di contabilità analitica ENAC Servizi S.r.l.	Stato di avanzamento sperimentazione contabilità analitica	Contabilità analitica definita per l'aeroporto di Pantelleria	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CAD - DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO TERRITORIALE E DIRITTI DEL PASSEGGERO</b>	P.03.1.CAD Consolidamento delle azioni rivolte a garantire la security delle infrastrutture e dei servizi resi in ambito aeroportuale, in linea con i programmi e gli standard europei	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	
	C.02.1.CAD Ricognizione dei beni su aeroporti minori da conferire in gestione alla neo costituita società in house denominata ENAC Servizi s.r.l.	N. Aeroporti oggetto di ricognizione dei beni	3	
<b>16 DIREZIONI DI LINEA - 32 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
ABG Direzione Aeroportuale Bergamo	P.03.1.ABG Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	
	TR.1.ABG Predisposizione Regolamento di scalo - Aeroporto Valbrembo	Stato di avanzamento predisposizione Regolamento	Regolamento approvato con ordinanza	
ANO Direzione Aeroportuale Nord-Ovest	TR.1.ANO Predisposizione bozza linee guida recante "Redazione del Regolamento di scalo per gli aeroporti aperti al traffico commerciale" con predisposizione del relativo indice	Stato di avanzamento predisposizione linee guida	Linee guida e relativo indice presentate al Direttore Centrale	
	C.02.1.ANO Ricognizione dei beni dell'aeroporto di Novi Ligure	Stato avanzamento ricognizione dei beni	Documento contenente la ricognizione dei beni presentato al Direttore Centrale	
ACL Direzione Aeroportuale Calabria	EQ.1.ACL Incremento delle ispezioni di handling	% incremento ispezioni rispetto al 2022	10%	
	P.03.1.ACL Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	
ACM Direzione Aeroportuale Campania	P.03.1.ACM Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	
	TR.1.ACM Revisione Regolamento di scalo - Aeroporto Napoli	Stato di avanzamento revisione Regolamento di scalo	Regolamento approvato con ordinanza	
ACX Direzione Aeroportuale Regioni Centro	C.02.1.ACX Ricognizione dei beni dell'aeroporto di Foligno	Stato di avanzamento ricognizione dei beni	Documento contenente la ricognizione dei beni presentato al Direttore Centrale	
	TR.1.ACX Predisposizione bozza linee guida recante "Redazione del Regolamento di scalo per gli aeroporti aperti al traffico commerciale" con predisposizione del relativo indice	Stato di avanzamento predisposizione linee guida	Linee guida e relativo indice presentate al Direttore Centrale	
ADP Direzione Tutela dei Diritti del Passeggero	P.05.1.ADP Standardizzazione delle procedure ispettive aeroportuali relative alla qualità dei servizi, ai diritti dei passeggeri ed ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo	Stato avanzamento predisposizione procedura di standardizzazione	Procedura presentata al Direttore Centrale	
	P.05.2.ADP Predisposizione programma di formazione e illustrazione agli Ispettori aeroportuali con la qualifica Handler e Qualità dei Servizi delle funzionalità della nuova Banca Dati per la gestione dei reclami e delle segnalazioni dei passeggeri ai sensi dei	Stato di avanzamento programma formazione e % ispettori con la qualifica Handler e Qualità dei Servizi formati	Programma formazione presentato al Direttore Centrale e 100% ispettori formati	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
	Regolamenti (CE) 261/2004 e 1107/2006 e formazione sull'intera procedura di gestione			
ALA Direzione Aeroportuale Lazio	EQ.1.ALA Incremento delle ispezioni di handling	% incremento ispezioni rispetto al 2022	10%	
	P.03.1.ALA Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	
ALM Direzione Aeroportuale Milano Linate	EQ.1.ALM Incremento delle ispezioni di handling	% incremento ispezioni rispetto al 2022	10%	
	P.05.1.ALM Verifica applicativa delle nuove check-list qualità e predisposizione relativo handbook	Stato di avanzamento verifica check list e predisposizione handbook	Verifica effettuata e handbook presentato al Direttore Centrale	
AMM Direzione Aeroportuale Milano Malpensa	TR.1.AMM Predisposizione bozza linee guida recante "Redazione del Regolamento di scalo per gli aeroporti aperti al traffico commerciale" con predisposizione del relativo indice	Stato di avanzamento predisposizione linee guida	Linee guida e relativo indice presentate al Direttore Centrale	
	P.05.1.AMM Verifica applicativa delle nuove check-list qualità e predisposizione relativo handbook	Stato di avanzamento verifica check list e predisposizione handbook	Verifica effettuata e handbook presentato al Direttore Centrale	
ANE Direzione Aeroportuale Nord-Est	C.02.1.ANE Ricognizione dei beni dell'aeroporto di Udine Campoformido	Stato avanzamento ricognizione dei beni	Documento contenente la ricognizione dei beni presentato al Direttore Centrale	
	P.05.1.ANE Incremento delle ispezioni e monitoraggi Qualità dei Servizi	% incremento ispezioni rispetto al 2022	10%	
APB Direzione Aeroportuale Puglia-Basilicata	P.05.1.APB Incremento delle ispezioni e monitoraggi Qualità dei Servizi	% incremento ispezioni rispetto al 2023	10%	
	P.03.1.APB Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	
ATS Direzione Aeroportuale Toscana	TR.1.ATS Predisposizione bozza linee guida recante "Redazione del Regolamento di scalo per gli aeroporti aperti al traffico commerciale" con predisposizione del relativo indice	Stato di avanzamento predisposizione linee guida	Linee guida e relativo indice presentate al Direttore Centrale	
	P.05.1.ATS Migliorare la qualità del tempo di attesa dei Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM) negli aeroporti di Firenze e Pisa	Realizzazione di una sala amica per gli aeroporti di Firenze e Pisa con procedure annesse per la corretta gestione dei PRM	Sale in funzione entro il 31 dicembre	
ASC Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale	P.05.1.ASC Incremento delle ispezioni e monitoraggi Qualità dei Servizi per gli aeroporti di Trapani e Pantelleria	% incremento ispezioni rispetto al 2022	10%	
	EQ.1.ASC Verifica applicativa delle nuove check-list qualità e predisposizione relativo handbook	Stato di avanzamento verifica check list e predisposizione handbook	Verifica effettuata e handbook presentato al Direttore Centrale	
ASN Direzione Aeroportuale Sicilia Orientale	P.03.1.ASN Programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO) - Progetto SPIA	Stato di avanzamento revisione programmazione attività ispettiva secondo i principi della Risk Based Oversight (RBO)	Applicazione pratica del modello e revisione dei parametri di performance alla luce delle nuove check-list	
	EQ.1.ASN Incremento delle ispezioni di handling	% incremento ispezioni rispetto al 2022	10%	
ASR Direzione Aeroportuale Sardegna	P.05.1.ASR Incremento delle ispezioni e monitoraggi Qualità dei Servizi sull'aeroporto di Olbia	% incremento ispezioni rispetto al 2022	5%	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
	SA.1.ASR Revisione Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) in caso di incidente aereo all'interno del sedime aeroportuale di Alghero	Stato avanzamento revisione PEA Alghero	PEA adottato con ordinanza	

### VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CAD

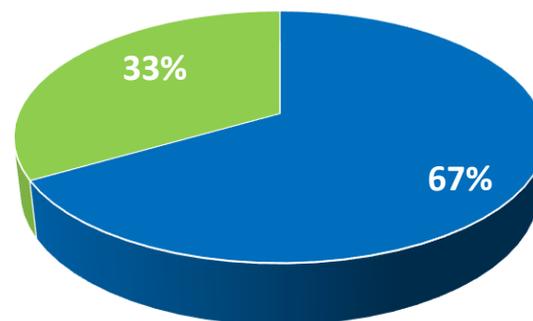


■ ADEGUATO ■ PIU' CHE ADEGATO ■ ECCELLENTE

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CEI - DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE</b>	P.04.1.CEI Piano Nazionale Aeroporti	Stato di avanzamento Piano Nazionale aeroporti	Trasmissione PNA al MIT per l'adozione	
	P.04.2.CEI Predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate	Stato di avanzamento predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate	Adozione del Regolamento	
<b>6 DIREZIONI DI LINEA - 12 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
EAE Direzione Vigilanza Tariffaria e Statistiche Trasporto aereo EAE Direzione Vigilanza Tariffaria e Statistiche Trasporto aereo	EQ.1.EAE Monitoraggio e controllo sull'effettivo volato 2023 dei vettori nazionali e stabiliti in Italia rispetto allo schedulato per gli aeroporti di Roma, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia e Napoli	Stato di avanzamento elaborazione attestante le criticità riscontrate a seguito del monitoraggio e controllo	Relazione finale condivisa con il Direttore Centrale	
	EQ.2.EAE Standardizzazione delle procedure sugli Oneri di Servizio Pubblico (OSP)	Stato di avanzamento redazione linee guida OSP	Linee guida applicative per l'elaborazione della contabilità analitica certificata rotte onerate ai fini della quantificazione della	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
			compensazione presentate e condivise con il Direttore Centrale	
EAP Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti EAP Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti	TR.1.EAP Analisi impatto misure sanitarie di distanziamento sociale sul dimensionamento dei sottosistemi funzionali dei terminal aeroportuali di Napoli, Catania e Bologna	Stato di avanzamento relazione su analisi impatto	Relazione di analisi e comparazione dei risultati presentata e condivisa con il Direttore Centrale	
	P.05.1.EAP "Safe & Quality passenger experience" - Trasformazione digitale degli aeroporti	Stato di avanzamento linee guida per i Gestori aeroportuali sulle modalità di redazione dei progetti di trasformazione digitale degli aeroporti	Linee guida adottate dal Direttore Centrale	
EGA Direzione Gestione Aeroporti EGA Direzione Gestione Aeroporti	P.04.1.EGA Predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate	Stato di avanzamento predisposizione regolamentazione sulla gestione dei depositi carburante come infrastrutture centralizzate	Adozione del Regolamento	
	EQ.1.EGA Fornire tempestivo riscontro a richieste degli organi di controllo e comunitari in merito ai ristori disposti dall'art.1, commi 715-719, legge n. 78/2020	Stato di avanzamento predisposizione archivio informatico strutturato	Archivio informatico predisposto e popolato (documentazione delle 73 istanze presentate da gestori e handler + report finale sull'attività)	
EII Direzione Investimenti Infrastrutturali EII Direzione Investimenti Infrastrutturali	EQ.1.EII Applicazione nuovo schema di contratto di programma per aeroporti con traffico inferiore a 1 mln di pax/anno	Stato avanzamento elaborazione schema tipo di Cdp rimodulato alla luce degli interventi correttivi apportati dai Ministeri	Schema tipo presentato al CdA ENAC per approvazione	
	SA.1.EII Corretta rendicontazione da parte dei gestori degli interventi approvati nei Piani di manutenzione straordinaria e nei Piani di utilizzo dell'aerostazione	Stato avanzamento elaborazione linee guida per i Gestori aeroportuali	Linee guida approvate dal Direttore Centrale	
EPI Direzione Pianificazione Infrastrutture EPI Direzione Pianificazione Infrastrutture	P.04.1.EPI Piano Nazionale Aeroporti	Stato di avanzamento Piano Nazionale Aeroporti	Trasmissione PNA al MIT per l'adozione	
	EQ.2.EPI Pianificazione e programmazione per le infrastrutture aeroportuali	Stato di avanzamento redazione bozza regolamento per la Pianificazione e programmazione per le infrastrutture aeroportuali	Bozza Regolamento presentata e condivisa con il Direttore Centrale	
ETA Direzione Trasporto Aereo e Licenze ETA Direzione Trasporto Aereo e Licenze	EQ.1.ETA Monitoraggio e controllo sull'effettivo volato 2023 dei vettori nazionali e stabiliti in Italia rispetto allo schedulato per gli aeroporti di Roma, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia e Napoli	Stato di avanzamento elaborazione attestante le criticità riscontrate a seguito del monitoraggio e controllo	Relazione finale condivisa con il Direttore Centrale	
	EQ.2.ETA Standardizzazione delle procedure sugli Oneri di Servizio Pubblico (OSP)	Stato di avanzamento redazione linee guida OSP	Linee guida per modalità di rendicontazione mensile dei voli operati ai fini dell'applicazione delle penali legati alla cancellazione di voli presentate e condivise con il Direttore Centrale	

## VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CEI

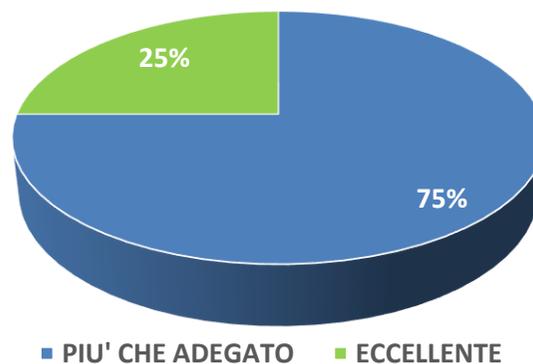


■ PIU' CHE ADEGATO ■ ECCELLENTE

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CGR - DIREZIONE CENTRALE COORDINAMENTO RELAZIONI INTERNAZIONALI, SICUREZZA E RICERCA</b>	TR.1.CGR Istituzione di un sistema di monitoraggio dell'attività internazionale delle Direzioni Centrali finalizzato alla periodica informativa al CdA	Predisposizione scheda riepilogativa degli aspetti salienti dell'attività internazionale	Schede compilate per il CdA	■
	GS.1.CGR Monitoraggio delle revisioni delle Procedure Organizzative delle Direzioni dell'Ente	Predisposizione scheda riepilogativa delle Procedure organizzative per Direzioni Centrali	Revisione allegato 5 del MAGOQ	■
<b>4 DIREZIONI DI LINEA – 8 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
GNR Direzione Normativa e Regolamentazione	TR.1.GNR Abrogazione delle circolari in accordo alla deliberazione del CdA n. 8/2022	Predisposizione elenco circolari da abrogare	Invio al DG dell'elenco delle circolari da abrogare	■
	TR.2 GNR Programma di sviluppo della normativa ENAC	Predisposizione del Piano Normativo	Invio al DG del Piano Normativo	■
GCQ Direzione Auditing e Qualità	GS.1.GCQ Verifiche di auditing su processi rientranti nell'area di rischio "B" della sezione Anticorruzione del PIAO secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	1. Processo 414s - Acquisizione e gestione beni e servizi ICT	■

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
GCQ Direzione Auditing e Qualità	GS.2.GCQ Verifiche di auditing su processi rientranti nell'area di rischio "B" della sezione Anticorruzione del PIAO secondo il Programma triennale di auditing interno	n. processi auditati	1. Processo 37i - Approvazione progetti e perizie di variante infrastrutture, impianti AVL e radioaiuti	
GRA Direzione Regolazione e ricerca mobilità Innovativa	P.08.1.GRA Implementazione U-space	Stato avanzamento elaborazione procedure per l'istituzione degli U-space	Procedure concordate con OSA e presentate al Direttore Centrale	
	P.08.2.GRA Coordinamento del progetto pilot project IAM/AAM - air taxi Roma	Stato avanzamento redazione della relazione finale sul primo Conuse Air Taxi Roma	Relazione presentata al Direttore Centrale entro il 31 ottobre 2023	
GSS Direzione Safety e Security	P.07.1.GSS Definire un quadro per la gestione dei requisiti sulla cybersecurity riguardanti le Autorità per l'aviazione Civile (AR) e quindi l'ENAC, in base ai contenuti dei regolamenti delegati e di esecuzione che derivano dalla Opinion 03/2021 "Management of Information Security Risks"	Stato avanzamento elaborazione di un documento elencante le attività vincolanti che dovrebbero essere messe in atto per l'implementazione dei regolamenti delegati e di esecuzione che derivano dalla Opinion 03/2021 "Management of Information Security Risks"	Documento presentato al Direttore Centrale	
	P.01.1.GSS Attuazione delle azioni di miglioramento della safety contenute nello State Safety Programme e nel Safety Plan ENAC, in coerenza con il Piano di Safety Europeo (EPAS)	% di azioni realizzate sul totale delle azioni pianificate nel Safety Plan ENAC per l'anno di riferimento	70%	

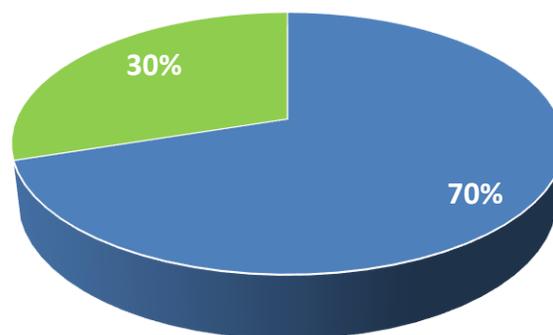
#### VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CGR



DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>COS - DIREZIONE CENTRALE STANDARD TECNICI E OPERATIVITA' AERONAUTICA</b>	P.10.1.COS Consentire agli operatori aerei di rispettare la compliance con gli schemi di gestione delle emissioni di CO2 (ETS e CORSIA) in riferimento agli adempimenti di competenza del MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica)	Stato avanzamento del rinnovo dell'accordo con MASE finalizzato alla compliance ETS e Corsia e il conseguente rispetto delle scadenze dei cicli di compliance (ETS e CORSIA) tramite trasmissione al MASE dei dati degli operatori opportunamente elaborati	Accordo con MASE che regola i termini della collaborazione con ENAC sulle attività inerenti all'obiettivo e ai relativi programmi da implementare; - Note istruttorie su materie ETS e CORSIA, richieste dal MASE per le delibere parte Avio	
	P.08.1.COS Implementazione U-space	Stato avanzamento elaborazione procedure per l'istituzione degli U-space	Procedure presentate al Direttore Generale	
<b>5 DIREZIONI DI LINEA - 10 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
OAM Direzione Ambiente e Mobilità Sostenibile	P.10.1.OAM Predisposizione del dossier ENAC per la CAAF/3 (Conference on Alternative Aviation Fuels, 21-24 Novembre 2023) con presentazione della SAF Roadmap nazionale ENAC	Stato di avanzamento della preparazione del Dossier italiano per la partecipazione alla CAAF/3 (coordinato con MAECI, MIT e MASE, EU e ECAC) comprendente come output: - documento della SAF Roadmap nazionale; - paper nazionale su SAF policy da presentare in Conferenza; - elaborazione di interventi della delegazione italiana	- Presentazione della SAF Roadmap nazionale elaborata da ENAC; - Interventi durante CAAF/3 per l'aggiornamento della global vision ICAO sulla decarbonizzazione del settore	
	P.10.2.OAM Attività istruttoria e consulenziale per tematiche avio a supporto della Segreteria Tecnica del Comitato ETS, istituito presso MASE, per consentire agli operatori aerei di rispettare la compliance con gli schemi di gestione delle emissioni di CO2, nelle more della definizione dell'Accordo di cooperazione con il predetto dicastero	Monitoraggio delle attività istruttorie di competenza Avio a supporto della Segreteria Tecnica del Comitato ETS	Report finale da inviare al DC COS	
OCP Direzione Certificazione Prodotti	C.03.1.OCP Semplificazione del percorso formativo per ingegneri neoassunti	Riconoscimento di crediti formativi relativi all'attività svolta dal professionista prima di assumere servizio in ENAC nel dominio della navigabilità iniziale	Individuazione di almeno tre profili professionali per esperti EASA	
	P.01.1.OCP Supporto alle imprese di produzione certificate POA nell'introduzione del Safety Management System in coerenza con lo State Plan for Aviation Safety task MST.0002 PROMOTION OF SMS	N. Linee guida sull'introduzione dell'SMS nelle imprese di produzione che saranno pubblicate sul sito internet dell'ENAC	Almeno una Linea guida	
ONO Direzione Navigabilità e operazioni	P.08.1.ONO Pilot project IAM/AAM - progetto air taxi Roma	Contribuzione definizione standard tecnici-operativi per il trasporto aereo	Presentazione relazione al DC e coordinatore del gruppo della parte di competenza	

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
ONO Direzione Navigabilità e operazioni	P.01.1.ONO Regolamento sul processo di riconoscimento dei laboratori di prova degli imballaggi per trasporto aereo sicuro delle merci pericolose	Stato avanzamento redazione regolamento	Bozza regolamento presentata al DC	
OSA Direzione Spazio Aereo	SA.1.OSA Assicurare l'implementazione art. 3 comma 1 Reg. 2017/373	Stato di avanzamento definizione di un documento di policy dell'ENAC	Bozza documento di policy presentata al DC	
	P.08.1.OSA Implementazione U-space e CISP	Stato avanzamento elaborazione procedura per la certificazione del primo fornitore di servizi di U-space	Procedura presentata al Direttore Centrale	
OPE Direzione Personale di Volo	SA.2.OPE Organizzare workshop con le ATO con finalità di standardizzazione	N. workshop organizzati entro il 2023	2 (1 workshop con ATO (A) e 1 workshop con ATO (H))	
	SA.1.OPE Implementazione monitoraggio esaminatori nazionali	% esaminatori nazionali monitorati	10%	

#### VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA COS



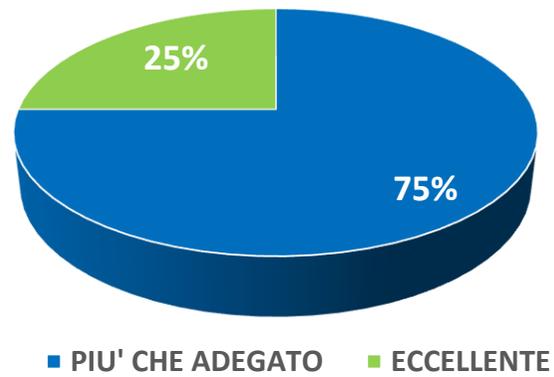
■ PIU' CHE ADEGATO ■ ECCELLENTE

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CTE - DIREZIONE CENTRALE VIGILANZA TECNICA</b>	SA.1.CTE Ottimizzare e standardizzare il monitoraggio dei processi di sorveglianza	Elaborazione sistema check-list ispezioni in EMPIC e creazione istruzioni sull'utilizzo e standardizzazione	Utilizzo nuovo sistema monitoraggio su almeno due	
	SA.2.CTE Definizione ed attuazione piano di verifiche (audit su HEMS) straordinarie sulle società elicotteristiche	Stato di avanzamento attuazione piano	Piano attuato	
<b>4 DIREZIONI DI LINEA - 8 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
TAE Direzione Aeroporti	P.08.1.TAE Pilot project IAM/AAM - progetto air taxi Roma	Contributo alla definizione standard tecnici, operativi e organizzativi per le infrastrutture dedicate (vertiporti e infrastrutture esistenti) e la loro gestione	Presentazione relazione al DC e coordinatore del gruppo sulla parte di competenza	
	SA.1.TAE Digitalizzazione e semplificazione Procedure valutazione ostacoli e pericoli alla Navigazione Aerea	Riduzione e ottimizzazione dell'attività in carico all'Ente riguardante le richieste di valutazione ostacoli e pericoli alla navigazione aerea	Presentazione al DC progetto di digitalizzazione del procedimento di valutazione e bozza di integrazione al Regolamento Surrounding contenente le ipotesi di semplificazione	
TCE Direzione Operazioni Centro	SA.1.TCE Attuazione piano di verifiche (audit su HEMS) straordinarie sulle società elicotteristiche	N. verifiche straordinarie effettuate per ogni DOX	4 verifiche straordinarie per ogni DOX	
	GS.1.TCE Definizione e attuazione percorso qualificazione personalizzato in accordo al Manuale per la formazione al fine di ottimizzare il tempo per la qualificazione del personale professionista e IV Neoassunto delle Direzioni Operazioni	Stato di avanzamento attuazione Piano di Sviluppo Formativo (PSF) per ciascun neo-assunto delle DOX	Proposta di emissione Attestato Qualificazione	
TNO Direzione Operazioni Nord-Ovest	GS.1.TNO Definizione e attuazione percorso qualificazione personalizzato in accordo al Manuale per la formazione al fine di ottimizzare il tempo per la qualificazione del personale professionista e IV Neoassunto delle Direzioni Operazioni	Stato di avanzamento attuazione Piano di Sviluppo Formativo (PSF) per ciascun neo-assunto delle DOX	Proposta di emissione Attestato Qualificazione	
	SA.1.TNO Attuazione piano di verifiche (audit su HEMS) straordinarie sulle società elicotteristiche	N. verifiche straordinarie effettuate per ogni DOX	4 verifiche straordinarie per ogni DOX	
TSU Direzione Operazioni Sud	GS.1.TSU Definizione e attuazione percorso qualificazione personalizzato in accordo al Manuale per la formazione al fine di ottimizzare il tempo per la qualificazione del personale professionista e IV Neoassunto delle Direzioni Operazioni	Stato di avanzamento attuazione Piano di Sviluppo Formativo (PSF) per ciascun neo-assunto delle DOX	Proposta di emissione Attestato Qualificazione	
	SA.1.TSU Attuazione piano di verifiche (audit su HEMS) straordinarie sulle società elicotteristiche	N. verifiche straordinarie effettuate per ogni DOX	4 verifiche straordinarie per ogni DOX	

**VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CTE: 100% PIU' CHE ADEGUATO**

DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
<b>CRB - DIREZIONE CENTRALE RISORSE UMANE, ECONOMICHE E BENESSERE ORGANIZZATIVO</b>	C.03.1.CRB Completare le procedure di reclutamento ex L. n.178/2020	% procedure di reclutamento ex L. n.178/2020 completate	70%	
	C.03.1.CRB Aggiornamento del regolamento tariffe	Stato di avanzamento aggiornamento Regolamento Tariffe	Bozza Regolamento presentato al CdA	
<b>5 DIREZIONI DI LINEA - 10 OBIETTIVI</b>				
DIREZIONE	OBIETTIVO	INDICATORE	TARGET	VALUT
RBC Direzione Bilancio, Contabilità e Patrimonio	C.03.1.RBC Aggiornamento del regolamento tariffe	Stato di avanzamento aggiornamento regolamento tariffe	Bozza Regolamento presentato al Direttore Centrale	
	C.03.2.RBC Adeguamento contabile alla nuova organizzazione	Stato di avanzamento implementazione modifica sistema struttura contabile, rimodulazione budget e rettifiche contabili	Sistema contabile aggiornato	
RRU Direzione Risorse Umane	GS.1.RRU Aggiornamento del trattamento delle indennità di trasferimento	Stato di avanzamento redazione disposizione sul trattamento delle indennità di trasferimento	Disposizione presentata al Direttore Centrale	
	C.03.1.RRU Rafforzamento delle competenze del personale tecnico-amministrativo non operativo	% personale formato in base alla programmazione annuale definita	70%	
RSC Direzione Risorse Strumentali e Centrale degli Acquisti	GS.1.RSC Incentivazione delle funzioni tecniche discendenti dall'art. 113 del d.lgs. codice appalti	Stato di avanzamento procedura organizzativa	Procedura presentata al Direttore Centrale	
	GS.2.RSC Avere visibilità di tutti i dati di programmazione affidamento e liquidazione	Implementazione sistema di monitoraggio e data visualization	Sistema implementato	
RSL Direzione Sicurezza e Logistica	C.03.2.RSL Innalzare il livello di sicurezza sul lavoro nei siti dell'Ente	Stato di avanzamento richiesta attivazione nuovo Sistema di Gestione della Sicurezza sul Lavoro (SGSL) Premialità INAIL	Richiesta Premialità INAIL predisposta	
	C.03.1.RSL Percorso Metodologico sulla valutazione dello stress lavoro correlato nell'Ente - Anno 2023	Stato di avanzamento realizzazione del Report e sua pubblicazione sul portale intranet dell'Ente dedicato alla Sicurezza sui Luoghi di Lavoro	Report finale presentato al Direttore Centrale	
RIT Direzione Tecnologia Informatica e Innovazione	C.03.1.RIT Migrazione al cloud	Stato di avanzamento definizione strategia cloud	Piano strategico presentato al Direttore Centrale	
	C.03.2.RIT Adeguamento dei sistemi ai requisiti minimi di sicurezza e alla gestione degli incidenti ICT	Stato di avanzamento redazione Piano di Sicurezza ICT	Piano strategico presentato al Direttore Centrale	

VALUTAZIONE OBIETTIVI DIREZIONI DI LINEA CRB



### 3.4 Performance, trasparenza, qualità dei servizi

Fin dall'entrata in vigore della legge n. 190/2012 e del Piano Nazionale Anticorruzione, l'Ente garantisce la sinergia tra i diversi documenti di programmazione implementando il c.d. "**Ciclo della performance integrato**", che comprende gli ambiti relativi alla *performance*, agli standard di qualità dei servizi, alla trasparenza ed al Piano di misure di prevenzione e contrasto alla corruzione: nei piani operativi oltre che nel piano strategico, infatti, vengono individuati diversi obiettivi tesi a ricondurre gli sforzi dell'Ente verso un risultato tangibile che risponda alle esigenze dei propri stakeholder, ed ai principi di legalità, di trasparenza ed integrità che da sempre ispirano l'azione dell'ENAC.

Con la recente entrata in vigore del Piano Integrato Attività e Organizzazione – PIAO, come precedentemente illustrato, dal 2022 l'ENAC ha ridefinito la propria programmazione secondo la "logica programmatica d'integrazione funzionale": integrazione verticale (dalla missione, alla strategia, alle azioni annuali) e orizzontale (tra miglioramento performance e gestione rischi).

Gli obiettivi di prevenzione della corruzione e di trasparenza riportati nel Piano sono strettamente collegati con la performance organizzativa ed individuale: essi sono assegnati ai Direttori o al personale non dirigenziale e sono oggetto di misurazione e valutazione in termini di performance organizzativa e individuale.

L'Ente assicura la pubblicazione delle informazioni, documenti e dati nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale e ha implementato le attività connesse all'esercizio del diritto di accesso civico semplice e generalizzato (c.d. FOIA).

Per quanto riguarda gli **standard di qualità dei servizi**, l'Ente pone in essere un'attività di monitoraggio continuo per la verifica dei livelli di qualità raggiunti nell'erogazione dei 43 servizi, presenti nella **Carta dei Servizi ENAC**.

Per rappresentare la qualità effettiva dei servizi erogati l'ENAC prende in considerazione le seguenti dimensioni:

- accessibilità, intesa come disponibilità e diffusione di informazioni che consentono al potenziale utilizzatore di individuare il luogo in cui richiedere il servizio e le modalità per fruirne;
- tempestività, intesa come tempo che intercorre dal momento della richiesta al momento dell'erogazione del servizio;
- trasparenza, intesa come disponibilità e diffusione del maggior numero di informazioni relative al servizio di riferimento.

Il sistema di monitoraggio è attuato attraverso uno schema, consolidato grazie all'esperienza degli ultimi anni, che prevede l'interazione di tre distinte fasi operative:

- progettazione della metodologia di raccolta e di analisi dei dati;
- raccolta, verifica ed approvazione dei dati relativi agli indicatori;
- analisi dei dati raccolti.

## 4. Performance individuale

### 4.1 Obiettivi non riportati nel Piano della Performance

#### Obiettivi individuali

Dal 2019, l'Ente ha scelto di dare evidenza del coinvolgimento di tutto il personale – dirigente e non – nel raggiungimento della performance organizzativa, assegnando ad ogni dipendente uno o più obiettivi, in ragione della qualifica professionale.

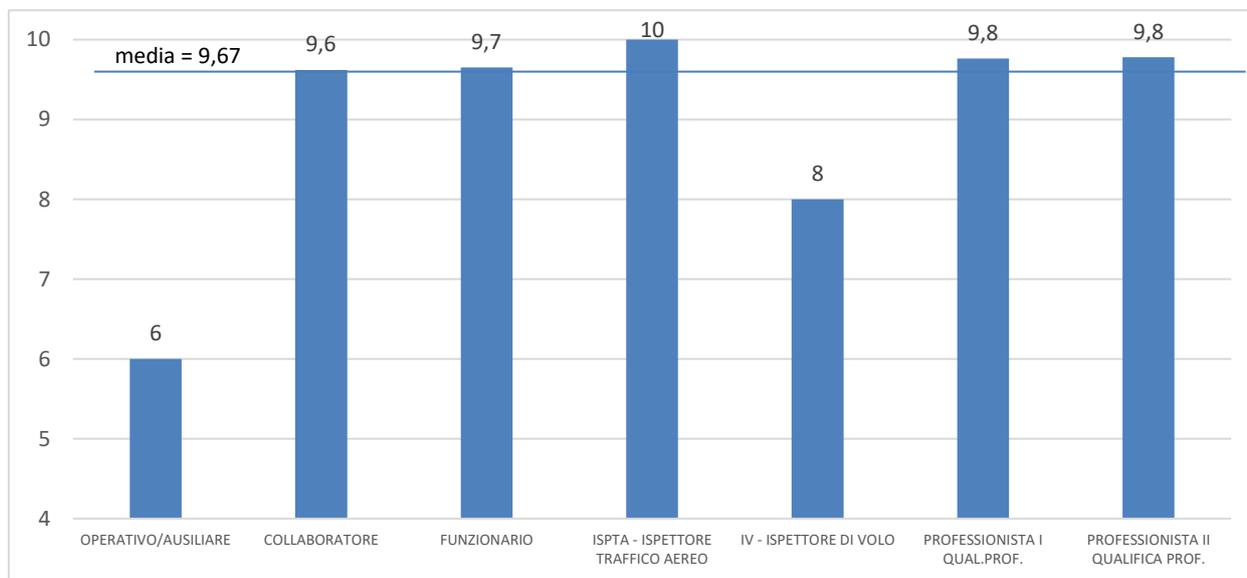
Sono stati gestiti un totale di 819 obiettivi individuali assegnati al personale non dirigente.

Il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati al personale non dirigente è stato misurato secondo la seguente tabella:

#### Grado di conseguimento dei risultati:

La percentuale di conseguimento è inferiore o uguale al 50 %	2
La percentuale di conseguimento è superiore al 50% ed inferiore o uguale al 60%	4
La percentuale di conseguimento è superiore al 60% ed inferiore o uguale a 80%	6
La percentuale di conseguimento è superiore al 80% ed inferiore al 100%	8
La percentuale di conseguimento è uguale o superiore al 100 %	10

Nella seguente tabella sono raffigurate le medie di raggiungimento degli obiettivi suddivise per qualifica.



Il punteggio medio conseguito dal personale non dirigente sul raggiungimento degli obiettivi individuali è pari a 9,67.

## 4.2 Valutazione performance individuale e premialità

L'articolo 9 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 ha introdotto un collegamento tra vari elementi che contribuiscono alla misurazione e valutazione della *performance* individuale.

**Per i dirigenti e per il personale responsabile di una unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità** ciò si è tradotto in un sistema di collegamento tra:

- gli indicatori di *performance* relativi all'ambito organizzativo di diretta responsabilità;
- il raggiungimento di specifici obiettivi individuali;
- la qualità del contributo assicurato alla *performance* generale della struttura, alle competenze professionali e manageriali dimostrate;
- la capacità di valutazione dei propri collaboratori, dimostrata tramite una significativa differenziazione dei giudizi.

**Per il personale con qualifica non dirigenziale**, il collegamento opera tra i seguenti elementi:

- il raggiungimento di specifici obiettivi di struttura, di gruppo o individuali;
- la qualità del contributo assicurato alla *performance* dell'unità organizzativa di appartenenza, le competenze dimostrate ed i comportamenti professionali e organizzativi.

Il Sistema di misurazione e valutazione individuale dell'ENAC si basa, quindi, sulla valutazione di due componenti: gli obiettivi conseguiti ed i comportamenti organizzativi dimostrati. In relazione alla tipologia del personale soggetta a valutazione sono, opportunamente, diversificati sia gli indicatori di *performance* sia il peso attribuito alle due componenti.

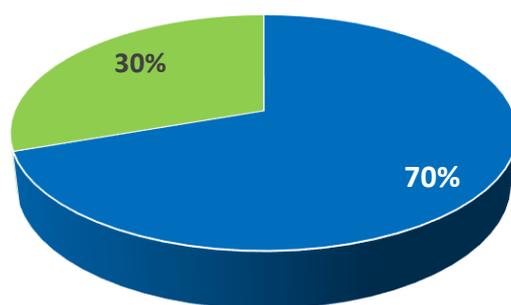
Il **personale dirigenziale** viene collocato in una determinata fascia di riconoscimento economico in funzione degli esiti della valutazione delle performance individuali ed organizzative, prendendo a riferimento le valutazioni relative a obiettivi e competenze di ruolo, trattate con pesi ponderali differenziati:

- Direttori centrali: obiettivi 50% / competenze 35% / capacità di valutazione 15%
- Direttori di linea/staff: obiettivi 50% / competenze 45% / capacità di valutazione 5%

Le fasce premiali sono dimensionate in relazione al punteggio complessivo risultante dalla seguente tabella:

Punteggio complessivo	Fascia premiale
2,0-3,4	non adeguato
3,5-5,4	parzialmente adeguato
5,5-7,4	adeguato
7,5-9,0	più che adeguato
9,1-10,0	eccellente

La collocazione del personale dirigente nelle diverse fasce è illustrata nel grafico seguente.



- NON ADEGUATO
- PARZIALMENTE ADEGUATO
- ADEGUATO
- PIÙ CHE ADEGUATO
- ECCELLENTE

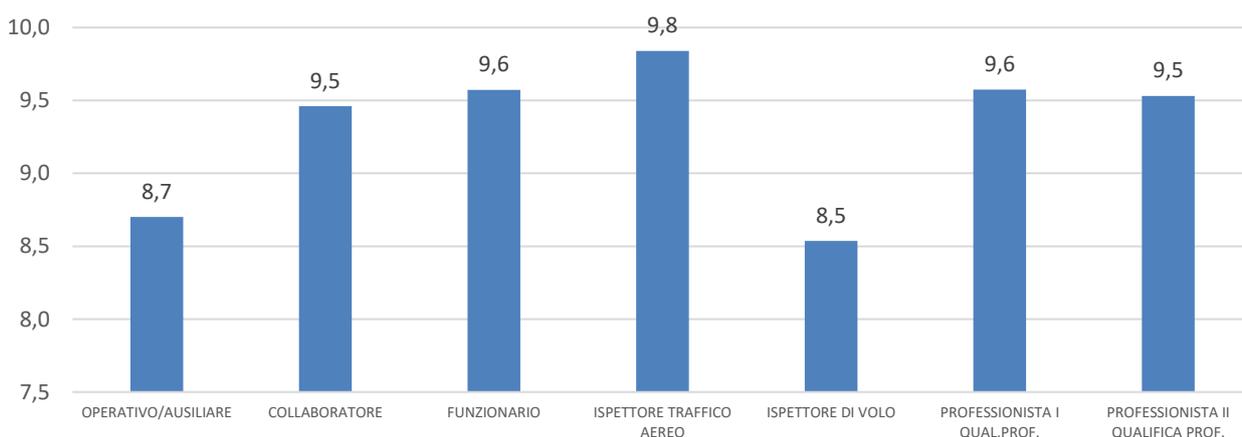
**Collocazione personale dirigente nelle fasce di premialità**

Le valutazioni individuali del **personale non dirigenziale** sono il risultato del punteggio attribuito dal dirigente valutatore al raggiungimento degli obiettivi individuali assegnati e di quello attribuito ai comportamenti organizzativi dimostrati (60% obiettivi – 40% comportamenti).

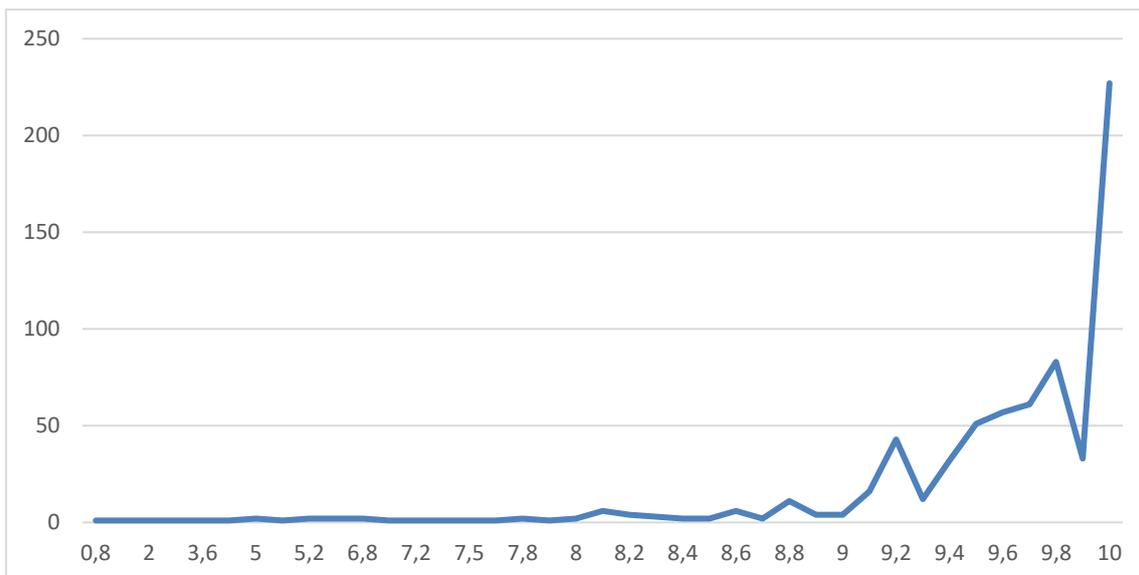
Nella tabella seguente sono riportati i punteggi medi di valutazione individuale

QUALIFICA	Valutazione
OPERATIVO/AUSILIARE	8,7
COLLABORATORE	9,5
FUNZIONARIO	9,6
ISPETTORE TRAFFICO AEREO	9,8
ISPETTORE DI VOLO	8,5
PROF. I QUAL.PROF.	9,6
PROF. II QUALIFICA PROF.	9,5
<b>TOTALE</b>	<b>9,5</b>

I risultati delle valutazioni espresse dai valutatori sono illustrati nelle figure seguenti, aggregati in base all'area di inquadramento del personale.



**Valutazioni medie del personale per area di inquadramento**



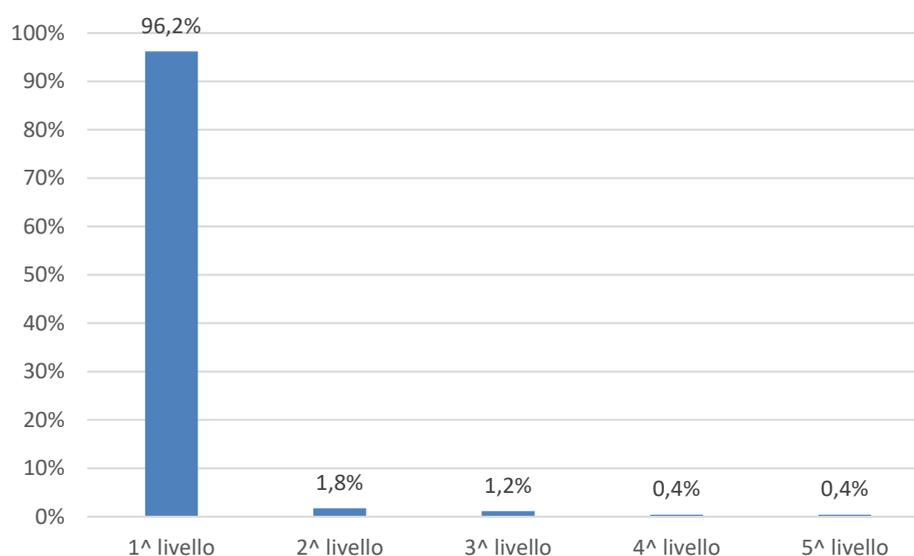
Frequenza valutazione personale non dirigente

Sull'asse delle ascisse sono rappresentati i punteggi di valutazione del personale non dirigente mentre su quello delle ordinate il numero dei dipendenti.

All'esito della valutazione il personale non dirigente viene collocato in 5 livelli di premialità, secondo lo schema sotto indicato. La collocazione nelle diverse fasce diversifica la retribuzione di risultato.

1^ Livello	da 8,1	a	10
2^ Livello	da 6,1	a	8
3^ Livello	da 4,1	a	6
4^ Livello	da 2,1	a	4
5^ Livello	2		

La collocazione del personale non dirigente nelle diverse fasce è illustrata nel grafico seguente.



Collocazione personale non dirigente nei livelli di premialità

## 5 PROCESSO DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE

Si illustrano di seguito le modalità con le quali si svolge l'intero processo di misurazione e valutazione.

ID	ATTIVITA'	MODALITA'	RESP.	OGGETTO	DESCRIZIONE	TERMINI
1	ASSEGNAZIONE OBIETTIVI ANNUALI AL PERSONALE	Definito il Piano Integrato Attività e Organizzazione - PIAO, che avvia il nuovo Ciclo della performance, il Direttore Generale, secondo le modalità riportate nel Sistema di Misurazione e Valutazione della <i>Performance</i> , attraverso l'applicativo informatico formalizza gli obiettivi ai Direttori centrali e ai Direttori di Staff; successivamente i Direttori centrali in maniera analoga formalizzano gli obiettivi ai propri Direttori di linea. I Direttori tutti, quindi, provvedono, sempre in linea con quanto indicato nel Sistema, alla assegnazione degli obiettivi individuali al personale non dirigente di rispettiva competenza.	DG - DDCC - Direttori	A) Obiettivi personale Dirigente B) Obiettivi personale non dirigente	Gli obiettivi, definiti e concordati attraverso incontri dedicati, sono assegnati formalmente attraverso l'applicativo informatico dell'ENAC "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Assegnazione obiettivi" L'assegnazione, comunicata via e-mail, viene attestata attraverso la presa visione della scheda nel sistema informatico.	Entro 28 Febbraio
2	MONITORING SEMESTRALE	Il personale, dirigente e non dirigente, assegnatario degli obiettivi provvede all'inserimento della pianificazione e del progetto di realizzazione nel sistema informatizzato "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Pianificazione e monitoraggio obiettivi": il progetto inserito viene approvato dal Direttore-valutatore di riferimento. Una volta approvato, il personale aggiorna lo stato di avanzamento, inserendo nel sistema informatico citato la percentuale di avanzamento del progetto al 30 giugno. Entro il mese di luglio, il Direttore Generale, attraverso il PM Ciclo <i>Performance</i> (PMCP), provvede a esaminare le eventuali richieste di modifica obiettivi avanzate dai dirigenti e ad elaborare un report da presentare all'OIV, che evidenzia le motivazioni alla base delle richieste e l'approvazione o meno delle medesime.	DG – PMCP Personale	C) Pianificazione, Primo monitoraggio e Report modifiche a obiettivi dei dirigenti	Per ogni progetto, approvato il personale inserisce lo stato di avanzamento in termini % di realizzazione delle diverse fasi. Il Direttore Generale esamina le richieste di modifica obiettivi, le esamina per approvarle/rifiutarle e presenta all'OIV un quadro riepilogativo	Entro il 31 luglio
3	CHIUSURA PROGETTI	Entro la fine del mese di dicembre di ogni anno tutto il personale inserisce nel sistema informatico "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Pianificazione e monitoraggio obiettivi" il grado di raggiungimento dell'obiettivo autocertificato e una Relazione illustrativa di chiusura obiettivo.	Personale	D) Secondo monitoraggio e Chiusura obiettivi	Il secondo monitoraggio specifica, per ogni obiettivo, lo stato di avanzamento in termini % di realizzazione. La Relazione di chiusura obiettivi dettaglia anche evidenze del completamento dei progetti (es. approvazioni /pubblicazioni)	Dicembre
4	VALUTAZ. OBIETTIVI e COMPORAMENTI	Ciascun Direttore, e il DG per quanto di sua competenza, provvede a verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi assegnati attraverso la consultazione della Relazione allegata all'obiettivo e a valutare il personale attraverso l'applicativo "WEBREPORT – Gestione ciclo performance – Valutazione", che genera la scheda di valutazione in formato digitale. La valutazione viene discussa in apposito colloquio.	DG - DDCC - Direttori - PMCP	E) Schede di valutazione personale	La valutazione avviene attraverso l'applicativo informatico e viene discussa in apposito colloquio.	30 Aprile

ID	ATTIVITA'	MODALITA'	RESP.	OGGETTO	DESCRIZIONE	TERMINI
5	ELABORAZIONE RELAZIONE SULLA PERFORMANCE	Entro la fine del mese di giugno dell'anno successivo al periodo di valutazione, il DG, in collaborazione con la Struttura Tecnica Permanente, predisponde la Relazione sulla <i>Performance</i> , evidenziando il grado di realizzazione dei progetti annuali e il conseguimento degli obiettivi.  La Relazione viene deliberata dal Consiglio di Amministrazione, validata dall'OIV e pubblicata sul sito istituzionale.	DG - PMCP - CdA - OIV	F) Relazione sulla <i>Performance</i>	La Relazione sulla <i>performance</i> , secondo le disposizioni del d.lgs. 150/2009 e le direttive del DFP, evidenzia il risultato dell'attività relativamente al Piano della <i>Performance</i> approvato nell'anno precedente	30 Giugno

L'OIV, entro il 30 giugno di ogni anno, **valida la *Relazione sulla performance***, utilizzando anche la diretta interlocuzione con l'amministrazione per acquisire le informazioni necessarie (elementi probativi). Tale interlocuzione consente all'OIV di arrivare all'esito finale attraverso un costruttivo confronto con i vertici dell'amministrazione. La validazione della Relazione sulla *performance* da parte dell'OIV, prevista dall'art. 14, comma 4, lettera c), del d.lgs. n. 150/2009, è l'atto che attribuisce efficacia alla Relazione.

Il documento di validazione viene inviato dall'OIV al Direttore Generale.

La Relazione è pubblicata, unitamente al documento di validazione, sul sito istituzionale dell'amministrazione [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it) nella sezione "[Amministrazione Trasparente](#)" per assicurarne la visibilità. L'OIV verifica l'adempimento.

La validazione della Relazione sulla *performance* da parte dell'OIV è condizione inderogabile per l'accesso agli strumenti per premiare il merito.





[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)